

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Les Services Maritimes Postaux

EN FRANCE

(Sciences Politiques et Economiques)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 2 Avril 1908, à 1 heure 1/2

PAR

Henry GROUT

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur

*Suffragants { MM. ALGLAVE, professeur
JACQUELIN, professeur*

PARIS V^e

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1908

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT



Digitized by the Internet Archive
in 2026

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Les Services Maritimes Postaux

EN FRANCE

(Sciences Politiques et Economiques)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Jeudi 2 Avril 1908, à 1 heure 1/2

PAR

Henry GROUT

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur

Suffragants { *MM. ALGLAVE, professeur*
JACQUELIN, professeur



PARIS V^e

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, RUE SOUFFLOT ET 12, RUE TOULLIER

1908

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Les Services Maritimes Postaux

EN FRANCE

INTRODUCTION

§ 1. — *Les origines*

Le transport des correspondances par mer s'effectuait, en France, jusqu'au milieu du xvii^e siècle, sans qu'aucune règle précise fût établie. Les lettres et paquets étaient confiés aux capitaines des navires en partance pour les colonies ou les pays d'outre-mer ; à leur retour, ils rapportaient à leur port d'attache les correspondances qu'ils avaient reçues au cours de leur voyage.

C'est seulement sous le règne de Louis XIV que l'on trouve le premier essai d'organisation d'un service régulier. M. Camille Rousset, dans son *Histoire de Louvois et de son administration politique et militaire*, écrit que

la fortune de Louvois commença dans une affaire postale : « Au mois d'octobre 1661, un mois après la chute de Fouquet, le roi, voulant sans doute récompenser Michel Letellier dans la personne de son fils, donna par privilège à Louvois la permission d'établir, entre les ports de Provence et d'Italie, un service de communications *régulières*, étant bien aise, disait l'ordonnance, de gratifier ledit sieur, marquis de Louvois, en considération des services qu'il nous rend avec beaucoup d'assiduité et de zèle. » Et dans une note, M. Camille Rousset ajoute que « cette déclaration autorisait Louvois à établir dans les villes maritimes du pays de Provence, aux endroits les plus commodes pour le commerce, tel nombre de barques, chaloupes, brigantins ou vaisseaux, qui serait nécessaire, et à les faire partir à jours *certain*s et *rég*lés pour aller en la ville de Gènes et autres villes qui sont sur la côte d'Italie. »

C'est bien un service maritime que nous avons là avec son caractère fondamental : *la régularité*. M. Camille Rousset en souligne l'importance, car il dit en effet en terminant : « C'était une partie du monopole du commerce du Levant. »

Au siècle suivant, nous voyons dans un arrêt du Conseil d'Etat du roi du 3 février 1728, rendu pour sauvegarder les droits du Fermier Général des Postes et Messageries de France et punir les contraventions, « que les maîtres des navires, barques, galiottes et chaloupes sont tenus, aussitôt leur arrivée dans les ports, de

porter ou envoyer dans les bureaux des postes des lieux où ils seront arrivés, toutes les lettres, paquets de lettres et papiers dont ils seront chargés, à peine d'une amende de quinze cents livres et de tous dépens, dommages et intérêts, pour être, lesdites lettres, paquets et papiers, envoyés à leurs adresses » (1).

Cette obligation devait être exécutée sous le contrôle du Fermier Général des Postes, mais cela n'allait pas sans des fraudes nombreuses que l'édit de 1728 essayait justement de réprimer.

Enfin, on trouve à la date du 1^{er} mars 1773 une ordonnance du roi Louis XV, « concernant la correspondance des sujets de Sa Majesté dans les colonies françaises de l'Amérique, » qui donne des instructions complètes et détaillées aux capitaines de navires, et précise leurs obligations en ce qui concerne le transport des correspondances ; nous les retrouverons plus tard, amplifiées, dans les décrets des 17 août 1791, 23 juillet 1793 et dans l'arrêté des consuls du 19 germinal de l'an X.

Sa Majesté, dit l'ordonnance, voulant assurer la correspondance de ses sujets entre la métropole et les colonies, et voulant prévenir tout abus à cet égard, a ordonné et ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Chaque capitaine de navire marchand, allant des ports de France aux Colonies, et revenant des

1. Lequien de la Neuville. *Usage des Postes chez les Anciens et les Modernes*, p. 439.

Colonies en France, sera tenu, lors de sa déclaration à l'Autorité, de remettre au bureau des Classes (1) du port de son départ, un coffre de bois, fermant à clef et de grandeur suffisante pour pouvoir contenir douze à quinze cents lettres ou paquets.

ART. 2. — La veille de son départ, il se transportera au bureau des Classes de la Marine dont le commissaire, ou celui qui le représentera, fermera en sa présence ledit coffre, y apposera les scellés avec le cachet de son bureau, en dressera procès-verbal qui sera signé, tant dudit capitaine, que du commissaire des Classes ; et il sera apposé, en marge de ce procès-verbal, le même cachet que celui des scellés, et la clef dudit coffre sera remise au capitaine...

ART. 4. — Le jour de son arrivée, soit en France, soit dans les Colonies, le capitaine sera tenu de remettre, au bureau des Classes, ledit coffre avec le procès-verbal de l'apposition des scellés, lesquels seront reconnus par le commissaire des Classes, et il sera donné décharge au capitaine...

ART. 8. — A l'arrivée des capitaines en France, les coffres seront remis au commissaire des Classes du port où ils feront leur débarquement conformément à l'article 1^{er}. Les armateurs de chaque port pourront retirer, sans frais, dudit coffre, en présence du commissaire des Classes, ou de celui qui le représentera, les lettres qui leur seront adressées

1. Le bureau de Classes était chargé, dans les provinces maritimes, de régler le service des matelots et autres gens de mer enrôlés pour le service du roi, il était dirigé par un commissaire ou commis aux classes ; aujourd'hui : le bureau de l'Inscription maritime.

personnellement, et le surplus sera, comme il en a été jusqu'à présent, remis au directeur des postes du même lieu qui les fera parvenir à destination (1).

Les capitaines n'avaient donc de rapports qu'avec le bureau des Classes, mais, en dernier lieu, c'était le service des postes qui prenait en charge les correspondances et qui s'occupait de les acheminer.

Sous Louis XVI, un arrêt du Conseil, en date du 14 août 1777, permit à un sieur *Loliot* d'établir, dans les ports qui faisaient le commerce avec les colonies, des bureaux libres pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres de France aux colonies et des colonies en France.

Trois ans plus tard, une ordonnance du 4 juillet 1780 règle le service des bureaux de la poste maritime, et reproduit les obligations des capitaines de navires contenues dans l'ordonnance de 1773.

D'après l'ordonnance de 1780, les capitaines étaient tenus de transporter les correspondances *gratuitement*.

Toutes ces dispositions étaient, comme on le voit, inspirées par le souci de diriger vers leur destination, chaque fois que l'occasion s'en présentait, les correspondances maritimes ; mais rien n'était prévu pour assurer une régularité quelconque à ce service. Alors que dans

1. Moreau de Saint-Méry. *Loix et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent*, t. V.

une semaine, par suite d'un concours de circonstances, il pouvait y avoir plusieurs départs pour une même destination, par contre, de longs mois pouvaient se passer sans qu'il fût possible de faire parvenir une lettre dans une contrée éloignée, et quelque peu délaissée par les navires marchands.

Les inconvénients de ce système firent entrevoir les avantages que l'on pourrait retirer de communications régulières.

Si la navigation à voiles ne permettait pas d'assurer, à date fixe, l'arrivée des paquebots, du moins leur départ pouvait-il être périodique et régulier ; c'est le but qui fut atteint par l'application des dispositions de l'arrêt du Conseil d'État du roi, du 28 juin 1783, « portant établissement des paquebots pour communiquer avec les Etats-Unis de l'Amérique ».

Le choix de New-York, comme point d'arrivée de la ligne, s'explique par les relations d'amitié qui s'étaient établies entre la France et les Etats-Unis, à la suite de la guerre de l'Indépendance, durant laquelle la France n'avait pas ménagé son concours à la nouvelle république.

Voici comment est motivé l'arrêt :

Sur le compte rendu au roi, étant en son Conseil, des avantages que doit procurer au commerce une communication *réglée* entre la France et les Etats-Unis de l'Amérique, Sa Majesté a jugé à propos d'établir des paquebots

qui partiront de Port-Louis, à des époques déterminées, pour aller à New-York, et feront leur retour dans le même port ; et afin que cet établissement ne puisse être nuisible par la concurrence aux opérations des négocians, Sa Majesté s'est portée à limiter le service des paquebots au transport des lettres et des passagers, de leurs malles et de quelques effets précieux.

Nous ajouterons à ceci les principales dispositions de l'arrêt :

ARTICLE PREMIER. — Il sera établi et entretenu à Port-Louis un nombre suffisant de bâtimens appartenant à Sa Majesté, pour qu'il en parte régulièrement un le mardi de la troisième semaine de chaque mois, et ce, à commencer du mois de septembre prochain.

ART. 2. — Ne pourront être chargés à fret dans lesdits paquebots aucunes marchandises en balles ou en futailles ; veut Sa Majesté qu'il ne puisse y être embarqué que les objets ci-après mentionnés :

SAVOIR :

- 1^o La malle des lettres ;
- 2^o Les passagers qui voudront profiter de cette voie pour se rendre de France en Amérique ou d'Amérique en France ;
- 3^o Les malles desdits passagers, dont le nombre sera fixé à trois, du poids de deux cents livres au plus chacune, pour ceux nourris à la table des capitaines ; et à une seule, pour les passagers nourris des vivres de la cale ;

4^o Des ouvrages de mode, des vêtements pour hommes et pour femmes, des vivres et liqueurs en bouteilles et autres effets précieux.

Les officiers et équipages des paquebots appartenaient à la marine royale.

Tout ce qui concernait la direction, l'administration et l'armement des paquebots était confié aux sieurs *Le Couteux*.

D'après M. Jaccottey, « les Etats-Unis ne s'associèrent à cette entreprise que par des encouragements ; toute la charge en retomba sur le budget de la France. Chaque expédition de paquebot coûtait 30.000 francs et ne rapportait, y compris les produits de la poste que 5.500 francs, il en résultait, pour le ministère de la Marine, une perte de 300.000 francs par an environ » (1).

Ce déficit ne doit pas nous étonner, nous avons vu que l'article 2 de l'ordonnance limitait strictement les objets ou marchandises qui pouvaient être transportés par les paquebots, cela dans la crainte de nuire au commerce. Il est incontestable que, dans aucun cas — et nous aurons l'occasion de nous en rendre compte au cours de notre étude — le seul service postal, le seul transport des lettres ne peut permettre, nous ne dirons pas de faire des bénéfices, mais de rembourser seulement les frais

1. Jaccottey. *Traité de législation et d'exploitation postales*, p. 570.

d'exploitation. Cette erreur que l'on commit en 1783, nous la verrons reparaître en 1835.

Cependant, malgré le déficit, on maintint et on fortifia même l'institution, puisqu'à la date du 14 décembre 1786 nous trouvons un arrêt du Conseil d'Etat du roi, portant établissement de vingt-quatre paquebots pour communiquer avec les Colonies Françaises aux Iles du Vent et sous le Vent, les Iles de France et de Bourbon et les Etats-Unis d'Amérique, afin, disait l'arrêt, « de faire jouir les colonies d'Amérique et les îles de France et de Bourbon des avantages d'une correspondance aussi exacte qu'assurée ».

Plus que jamais, on craignait par cette institution de porter préjudice, par la concurrence, aux intérêts des négociants, aussi déclare-t-on hautement qu'on limitera le service des paquebots, et que le prix des transports que l'on pourra faire, par leur intermédiaire, sera à un taux beaucoup plus élevé que le prix ordinaire du commerce.

D'après l'article 1^{er} « il devait y avoir un départ tous les premiers jours du mois pour les îles françaises de l'Amérique ; les 15 janvier, 15 avril, 15 juillet et 15 octobre, pour les îles de France et de Bourbon ; et les 10 février, 25 mars, 10 mai, 25 juin, 10 août, 25 septembre, 10 novembre, 25 décembre, pour les Etats-Unis de l'Amérique » (1).

1. Les officiers et les équipages faisaient partie de la marine royale.

Comme en 1783, le sieur *Le Couteulx de la Noraye* était chargé de l'administration et de l'armement.

Ce premier essai d'exploitation par l'Etat était destiné à disparaître peu de temps après sa création.

En effet, un arrêt du Conseil d'Etat du roi, du 5 juillet 1788, porte « suppression des vingt-quatre paquebots établis pour la correspondance avec les Colonies Françaises et les Etats-Unis de l'Amérique ».

Trois raisons principales furent données pour motiver cette suppression et l'arrêt les expose ainsi :

1^o Il a été reconnu que le public n'avait pas retiré de l'institution les avantages que l'on s'en était promis, et que l'utilité des paquebots était même plus que balancée par de grands inconvénients. Sa Majesté a été touchée des réclamations et des plaintes, presque unanimes, qui lui ont été adressées, tant des ports et des provinces maritimes du royaume, que de toutes les possessions situées au delà des mers.

2^o Un examen scrupuleux a constaté de plus, que non seulement il a résulté de cette innovation beaucoup de gênes et une surcharge de frais pour les sujets du roi, et spécialement pour le commerce, mais qu'elle a été notamment onéreuse aux finances même de l'Etat, et que les droits imposés sur le transport des lettres n'ont jamais produit qu'une recette très insuffisante pour subvenir aux dépenses des expéditions.

3^o Le commerce est assez actif pour que, sans l'intervention du gouvernement, il soit entretenu, par les navires des

particuliers, une correspondance régulière entre la métropole et toutes les colonies.

La conclusion est que « le roi s'est rendu au vœu des cours de justice, des chambres de commerce, des colons, des négociants, et a résolu d'abolir ledit établissement des paquebots ».

Cependant on n'abandonne pas définitivement l'espoir de revenir à cette institution : « Se réserve néanmoins, Sa Majesté, d'en faire expédier par la suite de nouveaux, pour le continent de l'Amérique septentrionale, si le commerce ne fournissant pas des occasions assez fréquentes de communication entre la France et les Etats-Unis, l'intérêt des deux nations et la nécessité de leur correspondance réciproque requéraient un jour ce moyen subsidiaire. »

L'Etat, pensant avoir fait pour le mieux, se retire donc, mais il reste en quelque sorte dans la coulisse prêt à reparaitre au cas où des intérêts supérieurs le réclameraient.

En même temps qu'il supprimait le service des paquebots-poste, le même arrêt continuait d'assurer le transport des correspondances par mer, en rappelant aux capitaines des navires marchands qu'ils étaient désormais tenus, comme par le passé, de transporter gratuitement les lettres adressées au lieu de la destination de leurs navires (1).

1. Cf. Ordonnance du roi du 4 juillet 1780, art. 2 et 3.

Ces obligations de la marine marchande sont encore mentionnées, quelques mois plus tard, dans deux décrets ; l'un des 17-22 août 1791, qui fixe le prix du transport des lettres, paquets, or et argent par la poste (art. 26) ; l'autre des 24-30 juillet 1793, relatif à l'organisation des postes et messageries en régie nationale (art. 29 et 30) ; et dans une loi du 5 nivôse an V, contenant un nouveau tarif pour la poste aux lettres (art. 11)¹.

Le décret des 17-22 août 1791 décide que les obligations des capitaines, jusqu'alors gratuites, seront rémunérées, l'article 26 *in fine* le dit expressément : « Il leur sera payé, en France, deux sols pour chaque lettre ou paquet qu'ils recevront du préposé de l'Administration ou remettront au bureau de poste. »

Enfin, l'arrêté des Consuls du 19 germinal an X (9 avril 1802), en une série de dispositions très détaillées, vint réglementer le transport des correspondances maritimes et coloniales par la marine de commerce.

L'article 1^{er} interdit expressément « à toute personne de tenir, même dans les villes et endroits maritimes, soit bureau, soit entrepôt, pour l'envoi, la réception et distribution des lettres et paquets, de et pour les colonies, soit françaises, soit étrangères, du poids d'un kilogramme et au-dessous, à peine de l'amende prononcée par l'article 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX ».

Ce sont (art. 2) « les directeurs ou préposés des bureaux de poste des villes ou autres endroits maritimes, qui sont

exclusivement chargés du service des lettres et paquets, de ou pour les colonies ou États d'outre-mer, du poids d'un kilogramme et au-dessous.

ART. 3. — Tout capitaine de navire, en chargement dans un des ports de la République, fera connaître au préposé des postes du lieu, *un mois d'avance au moins* (1), le jour présumé du départ de son bâtiment, lorsque la destination sera autre que celle du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, dont le service de correspondance est fait régulièrement de Calais à Douvres.

ART. 4. — Il est expressément défendu à tout capitaine de navire d'appareiller d'aucun port de la République pour quelque colonie, soit française, soit étrangère, ou autre Etat d'outre-mer que ce soit, avant d'être muni d'un certificat, du directeur ou préposé des postes de l'endroit, qui constate la remise de la malle des dépêches adressées au lieu de la destination de son bâtiment et la quantité de lettres ou paquets y contenus, ou constatant qu'on n'en a pas à lui remettre.

ART. 5. — A son arrivée dans le port de destination, tout capitaine de navire remettra son certificat et les dépêches au préposé du bureau de poste établi dans le lieu de son débarquement, ou, à défaut, au préfet maritime, ou au commandant du port, ou à tout autre agent, soit civil, soit militaire de la colonie ; et il en tirera un reçu qu'à son retour, dans un des ports de la République, il remettra au directeur des postes du lieu de son débarquement qui lui en délivrera une reconnaissance.

1. Ce délai n'est plus que de quarante-huit heures. (Décision ministérielle du 8 avril 1854.)

Les mêmes formalités doivent être accomplies au départ des colonies et des pays d'outre-mer.

Cet arrêté des consuls est toujours en vigueur (1).

Cependant l'idée d'un service régulier par la voie des paquebots n'était pas abandonnée ; l'Administration essaya de l'organiser par un système de conventions à court terme.

C'est ainsi que le 17 août 1827 un contrat était conclu, entre l'Administration et un sieur Gautier, pour effectuer un service mensuel entre Bordeaux et la Vera-Cruz, par la Martinique et Haïti, d'après lequel l'entrepreneur devait mettre en ligne cinq navires de deux cents à trois cents tonneaux ; la durée des

1. La rétribution accordée aux capitaines pour le transport des dépêches a été successivement modifiée par le décret du 12 juillet 1856, par la loi de finances du 22 avril 1905 (art. 57) et, en dernier lieu, par la loi du 14 août 1907, « portant approbation des conventions et arrangements de l'Union postale universelle signés à Rome le 26 mai 1906, et modifiant la rétribution allouée par l'Administration des postes aux capitaines de bâtiments libres, pour le transport des correspondances postales ». D'après l'article 5 de cette loi : « La rétribution allouée par l'Administration des postes aux capitaines de bâtiments libres, c'est-à-dire, non reconnus comme paquebots-poste, et ne bénéficiant pas, d'autre part, des primes prévues par les lois sur la marine marchande, naviguant entre la France et les pays d'outre-mer, est fixée ainsi qu'il suit, sauf arrangement différent avec les pays intéressés ou les compagnies de navigation :

1° « Pour les parcours n'excédant pas 300 milles marins :

« 1 franc par kilogramme de lettres ou de cartes-postales ;

« 0 fr. 20 par kilogramme d'autres objets ;

2° « Pour les parcours dépassant 300 milles marins :

« 3 francs par kilogramme de lettres ou de cartes-postales ;

« 0 fr. 40 par kilogramme d'autres objets. »

voyages devait être de cinquante jours ; il était alloué une subvention de 5.000 francs par traversée.

Le traité fut renouvelé pour quatre ans, en 1829, avec un sieur Balguérie ; le chiffre de la subvention était ramené à 7.500 francs par voyage, aller et retour (1).

Une loi du 4 juillet 1829, « relative au service des postes par voie de mer », décida la mise en adjudication d'un service de bricks, du Havre au Brésil et à Buenos-Ayres. Le Gouvernement regrettait que le service ne pût être fait par des paquebots de l'Etat. Par contre, le rapporteur à la Chambre des députés, le comte Alexis de Noailles, après une comparaison de ce que coûterait l'exploitation 1° par l'Etat, 2° par le commerce, déclarait qu'il y aurait pour le Trésor un grand danger à utiliser les bâtiments de la marine royale.

« La commission estime, disait-il, qu'il est utile et d'adopter pour toujours la voie du commerce, et de ne pas imposer à de nouveaux budgets trois millions et demi de constructions, avec de nouvelles allocations, pour le service de l'Amérique.

« Elle ne prétend pas que les dépenses de la marine seraient entièrement infructueuses, mais elle affirme que les dépenses de cette correspondance seront d'autant plus utiles, qu'elles pèseront moins sur les contribuables, en accordant davantage au commerce (2). »

2. Jaccottey, *op. cit.*, p. 571.

1. *Moniteur Universel*, 26 mai 1829.

Le rapporteur faisait ainsi, par avance, le procès de l'exploitation par l'Etat. Les faits, quelques années plus tard, allaient confirmer ses prévisions.

Au mois de mai de l'année suivante, un service entre la France et la Colombie fut mis en adjudication ; celle-ci n'eut aucune suite.

En résumé, ces dernières tentatives ne donnèrent pas de grands résultats. Cela tient d'abord, à l'inexpérience inhérente à toute entreprise nouvelle ; de plus, les divers contrats conclus en 1827 et 1829 avaient une trop courte durée ; on ne peut exiger, en effet, d'un concessionnaire un service parfait, alors qu'il ignore si, dans deux ou trois ans, il ne sera pas évincé ; ensuite, les subventions accordées étaient notoirement trop faibles ; enfin, dans l'ignorance où l'on était de ce qu'allaient donner les premières applications de la navigation à vapeur, on préférait ne pas s'engager et attendre.

§ 2. — *La loi du 3 juillet 1835 et l'exploitation par l'Etat*

Une nouvelle direction allait être donnée à nos services postaux maritimes par la loi du 2 juillet 1835, « relative à l'établissement des paquebots à vapeur destinés à transporter des dépêches dans la Méditerranée, entre la France et le Levant ».

Cette loi était la mise en pratique, et cela sur une vaste échelle, du système de l'exploitation directe par

l'Etat. L'article 1^{er} accordait en effet, au ministre des Finances, un crédit de cinq millions neuf cent quarante mille francs, applicable aux frais de construction et de premier établissement de dix paquebots à vapeur.

Voici les raisons d'ordre général que le Gouvernement faisait valoir à l'appui du projet de loi : « Le succès déjà éprouvé du mode de transport des correspondances par bateaux à vapeur sur la Méditerranée ; l'accroissement que ce moyen de communication, tout à la fois si rapide et si régulier, tend à prendre de jour en jour ; les avantages qu'il présente, comparativement à la voie incertaine, variable et inégale de la navigation à voiles ; la position géographique de la France, mieux placée que toute autre puissance pour établir sur cette mer et exploiter, avec des chances de réussite, un service qui créerait pour elle des relations promptes et fréquentes avec les côtes méridionales de l'Italie, les îles de l'Archipel, la Grèce, la Turquie et l'Égypte ; tous ces motifs réunis ont dû exciter la sollicitude du Gouvernement qui a compris toute l'importance d'une semblable entreprise (1). »

En dehors de ces considérations générales, d'autres causes militaient en faveur d'un semblable établissement.

A pareille époque, l'Angleterre avait déjà un service d'Etat dans la Méditerranée ; et son exemple fut cité à plusieurs reprises au cours des débats. Les orateurs favorables au projet estimaient, qu'en pareille matière, on ne pouvait que gagner à imiter les enseignements

1. *Moniteur Universel*, 24 mars 1835.

d'un peuple si rompu aux choses de la mer ; on cita de même l'exemple de l'Autriche.

Mais, la raison décisive, celle qui avait inspiré le projet, que l'on retrouve dans le rapport et dans la discussion, la pensée dominante de la loi, est une pensée politique : « Ce service garantira le commerce de la piraterie qui l'a si longtemps désolé, dans la Méditerranée et l'Archipel. Il rendra la sécurité au transport des dépêches, qui ne pourront plus être ni arrêtées, ni ouvertes par les offices des nations intermédiaires. Il donnera une impulsion de progrès à la civilisation des peuples de l'Orient (1). »

Et le rapporteur souligne à son tour cette idée en ces termes : « Sous le point de vue politique, une communication constante et régulière avec la Méditerranée ajoutera un élément nouveau à la puissance de la France sur cette mer. Notre pavillon, en se montrant périodiquement aux divers peuples du littoral africain, affermira de plus en plus, auprès d'eux, notre ascendant et notre influence (2). »

Il faut reconnaître qu'à cette époque la Méditerranée était encore peu sûre. On estimait — non sans raison — que des navires de l'Etat la traversant en permanence, pourraient exercer dans ses parages une haute surveillance profitable à nos intérêts. Le Gouvernement pen-

1. *Moniteur Universel*, 24 mars 1835. (Exposé des motifs.)

2. *Moniteur Universel*, 16 mai 1835.

sait aussi, par ce moyen, former des officiers pour la marine de l'Etat, et il prévoyait le rôle que pourraient jouer, en cas de guerre, ces bâtiments, « construits de manière à devenir les auxiliaires utiles de la marine militaire », dont ils augmenteraient les moyens de défense et d'agression.

Pour toutes ces raisons, on en concluait que le service devait être fait directement par l'Etat.

Le rapporteur, M. Reynard, reconnaissait cependant « qu'en thèse générale il importe d'encourager l'esprit d'association ; que toutes les fois qu'une entreprise ne dépasse pas les forces de l'industrie particulière, le Gouvernement a tort de s'en réserver l'exécution. Dans ce cas, c'est à des compagnies qu'il convient d'en confier le soin, d'en demander le succès...

« Toutefois, on a fait remarquer, ajoutait-il, que l'intérêt personnel, ce mobile excellent des entreprises particulières, se conciliait mal avec les conditions de régularité et de ponctualité indispensables à un service de la nature de celui qu'il s'agit d'établir. »

Enfin, le rapporteur constate que même si l'on avait voulu donner l'exploitation du service à l'industrie privée, on n'aurait pu le faire, une seule compagnie s'étant présentée.

Cette compagnie avait soumis à la commission deux propositions auxquelles il fut impossible de donner suite :

« 1^o Les auteurs de cette proposition demandaient

une subvention de 1.500.000 francs par an, pour l'usage de dix paquebots tels que ceux que le Gouvernement voulait établir. Ils abandonnaient à l'Etat le produit du transport des lettres, évalué à 400.000 francs, ce qui aurait réduit à 1.100.000 francs le sacrifice du Gouvernement ;

« 2° La compagnie se contentait d'une subvention de 600.000 francs, en continuant d'abandonner au Gouvernement le produit du port des lettres, s'il lui était permis d'employer des bâtiments d'une force de cent à cent vingt chevaux seulement. Le service aurait coûté, dans ce cas, une somme de 200.000 francs par an. »

Le rapporteur pensait que ces deux propositions ne pouvaient être acceptées, la première comme trop onéreuse, et la deuxième comme insuffisante pour atteindre le but que l'on s'était proposé.

L'Etat seul fut jugé en mesure d'assurer la continuité et la durée du service, « lui seul, disait M. Tupinier au cours de la discussion, peut supporter des pertes accidentelles qui ruineraient une compagnie, et lui seul peut, sans danger pour la fortune publique, continuer utilement des sacrifices auxquels se refuseraient les fortunes privées les mieux établies » (1).

Le principe de l'exploitation par l'Etat une fois admis il fallait s'occuper de son fonctionnement.

Nous avons vu que les paquebots devaient être commandés par des officiers de la marine royale.

1. *Moniteur Universel*, 28 mai 1835.

Comme conséquence, l'Administration devait renoncer à tout transport de marchandises ; les paquebots ne devaient recevoir que les dépêches, les passagers et quelques marchandises précieuses.

Malgré ce trafic restreint, le Gouvernement laissait entrevoir, sans trop insister cependant, que les produits du nouveau service dépasseraient les dépenses ; il évaluait le chiffre des bénéfices à environ 158.000 fr. par an. Il déduisait cela de ce fait que « les produits de l'Administration des postes augmentent toujours, en raison de la multiplicité et de la rapidité de ses communications ».

Cette règle est généralement vraie, mais elle ne pouvait s'appliquer à la création des paquebots. Il y avait là une disproportion trop grande entre les frais d'établissement et le résultat postal à obtenir. Comment n'a-t-on pas vu, en 1835, que le seul prix du transport de quelques sacs de lettres, ne pourrait rembourser les frais nécessités par l'armement et l'entretien de toute une flotte de navires à vapeur !

Par contre, le rapporteur à la Chambre des députés était loin d'être aussi optimiste : « La différence des recettes aux dépenses ne présentera probablement pas, disait-il, l'excédent promis par l'exposé des motifs. Peut-être même y aura-t-il perte ; cela est possible, surtout pour les premières années. L'entreprise offre cependant de telles chances de succès, qu'il n'est pas déraisonnable de se flatter que, dans un avenir peu éloigné, les recet-

tes fourniront en réalité les moyens de couvrir les intérêts de la mise hors et de subvenir au fond d'amortissement du capital avancé. Mais, dussent ces prévisions ne pas se réaliser et l'établissement projeté coûter quelques sacrifices au pays, il faudrait considérer que l'utilité publique, l'intérêt politique et l'augmentation du commerce, sont aussi des revenus assurés et qu'une grande nation ne doit pas marchander avec de tels avantages (1). »

C'était bien cet intérêt public et national qui devait tout primer et qui entraîna le vote de la loi à une forte majorité.

Le service des paquebots devait avoir lieu sur deux lignes ; la première partant de Marseille devait toucher successivement à Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine, Malte, Syra, Smyrne et Constantinople ; l'autre devait relier les villes d'Alexandrie, de Syra et d'Athènes ; Syra étant le point d'intersection et de correspondance de ces deux lignes. Trois départs et trois arrivées par mois étaient estimés nécessaires ; le service devait avoir lieu tous les dix jours.

Au point de vue financier, les résultats du système furent déplorables ; au lieu d'un bénéfice de 158.000 fr. par an, on se trouva en présence d'un déficit annuel qui dépassa parfois trois millions.

Le rapporteur de la loi du 2 juillet 1851 établit, par

1. *Moniteur Universel*, 16 mai 1835.

un calcul détaillé, que la perte, pendant quatorze années, fut de 37.237.894 francs. Ce chiffre, cependant considérable, nous paraît au-dessous de la vérité, et c'est au chiffre de cinquante millions environ que l'on doit s'arrêter pour apprécier le déficit total.

Le système de l'exploitation par l'Etat des services maritimes postaux est donc difficile à soutenir. Si même on laisse de côté la question financière, qui a pourtant son importance dans une pareille matière, on se trouve en présence d'un certain nombre de difficultés inévitables, parce qu'elles sont inhérentes au système. « On comprend, comme l'a fort bien dit M. Guilibert, que les vaisseaux de guerre ne puissent être affectés, sans inconvénients, au transport régulier des correspondances. La marine de l'Etat a surtout pour but la sauvegarde de l'honneur national, la protection du territoire, la défense des côtes, la surveillance des intérêts généraux de la navigation. Placés sous le commandement immédiat de l'autorité militaire maritime, les vaisseaux des escadres sont tenus, même en temps de paix, d'accomplir des services spéciaux incompatibles avec la fixité du service postal. » M. Guilibert reconnaît que « si à la rigueur on peut affecter une partie de la flotte au service des dépêches, il est évident qu'on ne peut songer à faire transporter par les vaisseaux de guerre, ni les marchandises et les colis du commerce, ni même les colis postaux » (1).

1. Guilibert. *De l'insaisissabilité dans les rapports internationaux des*

Faut-il conclure que cet essai malheureux fut inutile et que les dépenses engagées n'eurent aucun résultat ? Evidemment non. Le service des paquebots-poste de la Méditerranée, en montrant régulièrement le pavillon de la France dans le Levant, avait contribué à étendre et à consolider notre influence comme à développer notre commerce ; — en dix ans notre mouvement commercial avec les contrées desservies par nos paquebots avait plus que doublé —, « le pavillon national ne pouvait que gagner, à cette époque, à être arboré sous les auspices de l'Etat lui-même ; présenté par des officiers de la marine royale, il promettait au commerce une protection dont rien ne pouvait alors égaler l'autorité et l'appui » (1).

L'Etat joua en cette circonstance le rôle d'initiateur, il prépara la voie, il mit en mouvement le mécanisme, il donna à l'industrie privée le temps de s'organiser. Il ne faut pas oublier qu'en 1835 la navigation à vapeur en était à peine à ses débuts, comme pour toute invention nouvelle, il pouvait y avoir dans l'application des aléas, des mécomptes, des charges subites à assumer. L'Etat prit la responsabilité et fit les frais d'une expérience coûteuse, qu'à pareille époque aucune compagnie n'eût voulu ou pu supporter.

navires affectés au service postal. — Dans le même sens : Rolland. *De la correspondance postale et télégraphique dans les relations internationales*, p. 309.

1. Exposé des motifs, loi du 8 juillet 1851, *Moniteur Universel*, 8 mars 1851.

Sous son influence, des relations commerciales nombreuses s'étaient développées, un trafic important de marchandises se faisait avec les divers ports du Levant ; mais l'Etat ne pouvait se faire commerçant, son rôle était terminé, l'industrie privée allait remplir le sien.

Ce furent de puissantes compagnies commerciales qui prirent en mains l'exploitation. Les deux plus importantes de ces sociétés sont la *Compagnie des Messageries Maritimes*, fondée en 1851 par M. Rostand, sous le titre de *Compagnies des Services Maritimes des Messageries Nationales*, et la *Compagnie Générale Transatlantique*, fondée en 1861 par M. Péreire, sous la dénomination de *Compagnie Générale Maritime*. Grâce aux subventions de l'Etat, elles ont pu améliorer et perfectionner leur outillage, et tenir dans les mers lointaines un rang honorable à côté des puissantes compagnies étrangères.

PREMIÈRE PARTIE ⁽¹⁾

CONSTITUTION DU RÉSEAU DES SERVICES MARITIMES POSTAUX

CHAPITRE PREMIER

Grandes Lignes

SECTION I

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

§ 1. — *Méditerranée*

La première application importante du système des subventions fut faite à propos du réseau de la Méditerranée, dont l'Etat avait abandonné l'exploitation onéreuse.

1. Nous avons puisé la plupart des renseignements concernant cette partie, dans diverses *Notices historiques* qui nous ont été communiquées par la Direction de l'Exploitation Postale au Sous-Secrétariat d'Etat des Postes et des Télégraphes (3^e bureau, *Services Maritimes*).

Le 28 janvier 1851, le ministre des Finances signait avec la Compagnie des *Messageries Nationales*, une convention qui la rendait concessionnaire du service postal de la Méditerranée.

Cette convention, approuvée par une loi du 8 juillet de la même année, était faite pour une durée de vingt années ; elle était renouvelable, à l'expiration de ce terme, par tacite reconduction, d'année en année, sauf notification contraire, un an d'avance, par l'une des deux parties.

La compagnie avait le droit de résilier à l'expiration de la quinzième année d'exploitation, en prévenant un an à l'avance.

La subvention était fixée au chiffre de 3.000.000 pendant les dix premières années de l'exploitation ; elle devait être réduite, à partir de la onzième année, d'une somme de 100.000 francs par an, de manière à être ramenée finalement à 2.000.000.

La compagnie devait acquérir de l'Etat de dix à treize paquebots, qu'elle pouvait choisir parmi ceux affectés au service effectué par l'Administration des postes, plus, les trois paquebots de la maison marseillaise d'armement, *Rostand et C^{ie}*.

En outre, elle devait faire construire, dans le courant des cinq années qui devaient suivre la mise en activité du service, cinq paquebots de la force de trois cents chevaux.

Les constructions étaient échelonnées de la manière suivante :

Dans les dix-huit premiers mois, un paquebot ;

Dans les dix-huit mois suivants, deux paquebots ;

Dans la quatrième année, un paquebot ;

Dans la cinquième année, un paquebot.

La compagnie devait toujours avoir, pour le service de l'État, un minimum de seize paquebots.

Le service comprenait trois lignes principales :

1^o Marseille à Malte, par les côtes d'Italie ;

2^o Marseille à Constantinople ;

3^o Marseille à Alexandrie ;

et une ligne secondaire, ou ligne de Syrie, de Constantinople à Alexandrie.

Ces diverses lignes représentaient un parcours annuel de 105.216 lieues marines (1).

La compagnie des Messageries Nationales, avec qui l'État avait traité, s'occupait de transports terrestres. Etant donnée l'importance du marché conclu, elle forma, pour la nouvelle entreprise, et avec de nouveaux éléments, la *Compagnie des Services maritimes des Messageries Nationales*. suivant acte du 19 janvier 1852.

Elle prit à partir du 28 février 1853 le nom de *Compagnies des Services maritimes des Messageries Impériales*.

L'année suivante, les événements de la guerre de Cri-

1. La lieue marine a une longueur de 5.556 mètres.

mée amenèrent la signature de la convention du 28 novembre 1854, qui augmentait considérablement le nombre des voyages à accomplir sur les lignes existantes et créait un service temporaire hebdomadaire entre Marseille à Constantinople.

L'augmentation de parcours de 18.656 lieues marines entraînait un accroissement de subvention de 483.190 fr. 40.

Le parcours temporaire, entre Marseille et Constantinople, était payé à raison de 107.744 francs par mois.

La compagnie s'acquitta parfaitement de sa tâche, elle transporta, pendant la durée de la guerre, plus de 100.000 hommes de troupes et environ 20.000 tonnes de matériel.

Une convention du 1^{er} mai 1856, modifiée par celle du 30 décembre 1858, établit un service régulier entre Marseille et Civita-Vecchia.

Le service temporaire, de Marseille à Constantinople, fut supprimé par la convention du 29 mai 1857, qui remania en outre les itinéraires réglementaires et créa des lignes nouvelles dans la Mer Noire et le Danube.

Le total du nombre de lieues à parcourir annuellement fut de 188.300 et le chiffre de la subvention passa à 4.776.118 fr. 40 par an

L'article 5 de la convention du 22 avril 1861, pour la création du service postal de l'Indo-Chine, décida que les contrats de concession des services de la Méditer-

ranée et de la Mer Noire seraient prolongés jusqu'au 22 février 1881 (1).

En considération de cette prorogation la compagnie s'engageait :

1° A comprendre, sans augmentation de subvention, dans les itinéraires réglementaires à exploiter jusqu'au 9 septembre 1871, une ligne directe hebdomadaire de Marseille à Naples par Civita-Vecchia;

2° A établir aussi, sans augmentation de subvention, pendant toute la durée du contrat de concession relatif à l'Indo-Chine, une ligne mensuelle de Marseille à Alexandrie, en communication directe avec les lignes de l'Indo-chine.

L'Etat se réservait en outre la faculté de supprimer, à toute époque, dans les itinéraires de la Méditerranée et de la Mer Noire ceux des services qui pourraient être devenus inutiles, tant au point de vue postal que commercial, et d'appliquer la portion de subvention afférente aux services supprimés, à des parcours à accomplir dans les mêmes mers et sur d'autres points.

Conformément à cette disposition, diverses décisions ministérielles vinrent remanier les services de la Méditerranée et de la Mer Noire. Elles portent les dates des 23 juin 1861, 24 août 1863 et 2 juin 1864.

Les services, momentanément suspendus pendant la

1. Cette convention fut approuvée par la loi du 3 juillet de la même année.

guerre franco-allemande, furent réorganisés à nouveau par une décision du 25 mai 1871 (1).

La subvention était alors de 20 fr. 075 par lieue. Une convention du 15 juillet 1875 la ramenait à 17 fr. 806, elle prorogeait de plus, jusqu'au 22 juillet 1888, la concession des services de la Méditerranée qui devait prendre fin le 22 février 1881, comme nous l'avons vu plus haut.

La convention du 30 juin 1886, approuvée par la loi du 7 juillet 1887, qui rassemblait dans un seul contrat tous les services subventionnés, exploités par la compagnie des Messageries maritimes, portait la vitesse à 13 nœuds (2) sur les lignes d'Alexandrie, de Beyrouth et de Salonique, et à 12 nœuds sur les lignes du Pirée et de Smyrne, fixait, pour la Méditerranée, le parcours annuel obligatoire à 70.980 lieues marines et la subvention à 14 fr. 806 par lieue parcourue.

L'échéance commune à tous les services était fixée au 21 juillet 1903.

Enfin, le 5 novembre 1894, une dernière convention, approuvée par la loi du 9 juillet 1895, remaniait tous les services de la compagnie des Messageries Maritimes, et en particulier ceux de la Méditerranée ; portait le parcours annuel obligatoire à 103.774 $\frac{2}{3}$ lieues mari-

1. A partir de 1871 la Compagnie prit le nom de *Compagnie des Messageries Maritimes*.

2. Le nœud, ou mille marin, a une longueur de 1852 mètres.

nes ; réduisait le chiffre de la subvention à 13 fr. 025 par lieue ; maintenait la vitesse à 13 nœuds et prorogea l'échéance au 22 juillet 1912.

Les itinéraires sont aujourd'hui les suivants :

1° *Ligne circulaire A*, de Marseille au Pirée, Smyrne, Constantinople, Smyrne, Rhodes ou Vathy (Samos) alternativement, Beyrouth, Alexandrie, Marseille, desservie tous les quatorze jours.

2° *Ligne circulaire B*, de Marseille à Alexandrie, Beyrouth, Rhodes ou Vathy (Samos) alternativement, Smyrne, Constantinople, Smyrne, Le Pirée et Marseille, desservie tous les quatorze jours.

3° *Ligne de Marseille à Alexandrie*, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth, et retour par les mêmes escales, desservie tous les quatorze jours.

§ 2. — *Inde, Indo-Chine, Chine et Japon*

C'est à la suite de l'expédition de Chine de 1860 que fut décidé l'établissement d'une ligne de paquebots-poste vers l'Extrême-Orient ; cela pour sauvegarder les intérêts politiques et commerciaux de la France dans ces régions.

Notre commerce à cette époque, avec les côtes riveraines des mers d'Indo-Chine représentait un mouvement de plus de 500 millions ; un pareil trafic, ajouté à la circulation de voyageurs, de capitaux, de correspon-

dances qui doivent s'y rattacher, promettait une base solide à une grande entreprise de transports et donnait à sa création une sérieuse raison d'être (1).

A qui allait-on confier une entreprise aussi considérable, dont la réussite importait tant aux intérêts vitaux de la nation ?

Le choix du Gouvernement se porta sur la Société des Services maritimes des Messageries Impériales.

Celle-ci accomplissait déjà, depuis près de dix ans, dans la Méditerranée, un service analogue à la satisfaction de tous ; au point de vue de la solidité financière, elle offrait toutes garanties, enfin, les nouvelles lignes à créer n'étaient que le prolongement normal de celles de la Méditerranée, et le percement prochain de l'isthme de Suez devait lui permettre de reporter à Marseille la tête de ligne de ses divers services.

D'ailleurs, en fait, aucune autre compagnie n'eût été en mesure d'entreprendre ce service sans un long délai.

Une convention du 22 avril 1861, approuvée par la loi du 3 juillet suivant, lui accorda donc la concession, pour une durée de vingt-quatre ans ; le Gouvernement se réservait la faculté de résilier le marché, à l'expiration de la douzième année, à condition de prévenir la Compagnie au moins un an à l'avance.

D'après cette convention, l'Etat s'engageait à payer une

1. *Moniteur Universel*, 1861, exposé des motifs, Annexe A n° 123.

subvention annuelle *moyenne* de 6.000.000 fixée à 7.500.000 francs pour la première année ; elle s'abaissait graduellement jusqu'à 5.000.000. Ceci s'explique par ce fait que les frais devaient être plus grands, les premières années et les bénéfices moindres.

On avançait en outre, à la compagnie, une somme de douze millions, payable par tiers, à la fin de chacune des trois années précédant la date d'ouverture des services complets. Cette dette n'était pas productive d'intérêts.

Le service à exécuter comprenait :

1° Une ligne principale partant une fois par mois de Suez, en communication avec les services de la Méditerranée par Alexandrie (1) et aboutissant à Saïgon ;

2° Cinq services annexes mensuels :

D'Aden à la Réunion et à Maurice ;

De Pointe-de-Galles à Calcutta et Chandernagor ;

De Singapour à Batavia ;

De Saïgon à Manille ;

Et de Saïgon à Shanghai ;

soit un parcours total annuel de 101.376 lieues marines.

Les vitesses moyennes devaient être de 9 nœuds 5/10

1. Nous avons vu, à propos du réseau de la Méditerranée, que la compagnie s'engageait à établir sans subvention, pendant toute la durée du traité, une ligne mensuelle de Marseille à Alexandrie, pour correspondre avec le service de l'Indo-Chine.

sur la ligne principale et de 9 nœuds sur les embranchements.

La compagnie, étant en mesure d'exploiter avant le terme fixé, fut autorisée par la convention complémentaire du 27 mai 1862, approuvée par la loi du 6 juillet, à ouvrir, avant la fin de l'année, la ligne principale de Suez à Saïgon et un ou plusieurs des embranchements.

La convention du 2 juin 1864, approuvée par la loi du 17 mai 1865, supprimait l'embranchement de Saïgon à Manille, retranchait l'escale de Penang de la ligne principale de l'Indo-Chine, établissait un service mensuel de Shanghai à Yokohama et modifiait l'organisation de la ligne de Maurice, où l'on introduisait l'escale de Mahé ; le point de départ était reporté d'Aden à Suez.

Le Gouvernement français fut amené à conclure le 23 juin 1854, avec le Gouvernement égyptien, une convention pour le transport des malles postales à travers l'isthme par la voie de fer, moyennant la somme de 46.054 francs (1).

La convention du 6 avril 1868 approuvée par la loi du 4 juillet de la même année modifiait comme il suit les parcours :

La ligne principale était prolongée jusqu'à Hong-Kong, qui était pris comme point d'embranchement du

1. Deux autres conventions furent passées le 5 mars 1859 et le 9 juillet 1864, réglant le transport des passagers et des marchandises.

service annexe sur Shanghai, et comme tête de ligne d'un annexe sur Yokohama.

Le nombre des voyages de la ligne principale et de l'annexe de Yokohama, était porté de douze à vingt-six.

Dès que le canal de Suez fut ouvert à la navigation, la compagnie reporta à Marseille la tête de ligne de ses services de l'Indo-Chine.

Une convention du 15 juillet 1875, approuvée par une loi du 2 août 1875, apportait un certain nombre de modifications aux itinéraires. Celle du 30 juin 1886 fixait le parcours annuel obligatoire à 209.750 lieues, réparties entre la ligne principale, de Marseille à Yokohama et les trois lignes annexes.

La vitesse de la ligne principale devait être de 13 nœuds et celle des annexes de 12 nœuds et 11 nœuds et demi.

Enfin, la convention du 5 novembre 1894 (1), approuvée par la loi du 9 juillet 1895, actuellement en vigueur, portait la vitesse sur la ligne A à 13 nœuds, sur la ligne B à 13 nœuds $1/2$, jusqu'à l'entrée en service de cinq paquebots neufs, dont la vitesse devait être de 14 nœuds.

Les services sont aujourd'hui répartis de la manière suivante :

1^o *Ligne principale A*, de Marseille à Pord-Saïd, Suez, Djibouti, Bombay, Colombo, Singapore, Saïgon,

1. Cette convention vient à expiration le 21 juillet 1912.

Hong-Kong, Shanghai, Kobé, Yokohama et retour par les mêmes escales, combinée à Colombo avec la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie, desservie tous les vingt-huit jours ;

2^o *Ligne principale B*, de Marseille à Port-Saïd, Suez, Adén, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Shanghai, Kobé, Yokohama, et retour par les mêmes escales, desservie tous les vingt-huit jours ;

3^o *Ligne d'embranchement*, de Colombo à Pondichéry, Madras, Calcutta et retour par les mêmes escales, desservie tous les vingt-huit jours, en coïncidence, à l'aller et retour, avec les paquebots de la ligne principale A ;

4^o *Embranchement* de Singapore à Batavia et retour, desservi tous les vingt-huit jours, en coïncidence, à l'aller et au retour, avec les paquebots de la ligne principale A.

§ 3. — *Australie, Nouvelle-Calédonie*

*Océan Indien : Côte orientale d'Afrique, Comores,
Madagascar, Mascareignes, Seychelles*

C'est en 1882 que fut inaugurée la ligne d'Australie et de la Nouvelle-Calédonie. Le ministère des Colonies, ainsi que le commerce en réclamaient depuis longtemps la création.

Le ministère de la Marine nomma en 1879 une com-

mission pour étudier la question ; à l'unanimité elle se prononça en faveur de l'établissement de la ligne par la voie du canal de Suez. Quelque temps après, le ministre des Postes et des Télégraphes, ayant réuni une commission spéciale, elle conclut à l'adoption de la voie de Suez.

L'itinéraire projeté, empruntant pour partie les itinéraires de la Compagnie des Messageries Maritimes ; le Gouvernement fut donc amené à conclure avec elle la convention du 15 juillet 1881, approuvée par la loi du 23 juin suivant, d'après laquelle il lui concédait, pour une durée de quinze ans, la ligne de la Nouvelle-Calédonie, avec escales à : Port-Saïd, Suez, Aden, Mahé des Seychelles, La Réunion, Maurice ; et dans les principaux ports d'Australie : Adélaïde, Melbourne et Sydney. Le point d'arrivée était Nouméa.

En 1885 on créa, en correspondance avec cette ligne, pour desservir l'île de Madagascar et la côte orientale d'Afrique, un service annexe.

La convention du 30 juin 1886 réorganisait le service de l'Australie, et remplaçait l'annexe de Madagascar par une ligne directe mensuelle de Marseille à Port-Louis (Ile Maurice).

La vitesse moyenne pour la ligne principale était de 13 nœuds et de 12 nœuds sur l'annexe des Mascaraignes (entre Mahé, La Réunion et Port-Louis).

Enfin la convention du 5 novembre 1894, actuellement en vigueur, porte la vitesse à 14 nœuds sur la

ligne d'Australie, la maintient à 12 nœuds sur les lignes de la côte orientale d'Afrique et des Mascareignes et fixe l'itinéraire de la manière suivante :

Australie et Nouvelle-Calédonie. — Un départ a lieu de Marseille tous les vingt-huit jours, le mercredi, pour Nouméa, avec escales à Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne et Sydney.

Le paquebot de la ligne de Marseille à Nouméa par Bombay est rejoint à Colombo, par le paquebot de la ligne de l'Indo-Chine (voie Djibouti), partant de Marseille le dimanche suivant, et qui lui apporte le courrier pour les au delà de Colombo. Au retour, les correspondances apportées à destination de l'Egypte et de l'Europe, par le paquebot de la ligne de Nouméa, passant à Bombay, sont transbordées à Colombo sur le paquebot venant de l'Indo-Chine et rentrant en France par Djibouti.

Océan Indien. — De Marseille à La Réunion et à Maurice 1° ; par Port-Saïd, Suez, Djibouti, Mombassa, Zanzibar, Mutsamudu ou Moroni (alternativement) (1), Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, Pointe-des-Galets (La Réunion), Maurice.

De Marseille à La Réunion et à Maurice 2° ; par Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-

1. Celle des deux escales de Mutsamuda (Anjouan) ou de Moroni (Grande-Comore), qui n'a pas été pratiquée à la traversée d'aller, est desservie à la traversée de retour.

Suarez, Sainte-Marie (1), Tamatave, Pointe-des-Galets (La Réunion), Maurice.

Embranchements. — I. — De Diégo-Suarez à Tuléar ; par Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morundava, Ambohibé, Tuléar.

II. — De Diégo-Suarez à Fort-Dauphin ; par Vohémar, Maorantsetra ou Fénérive (alternativement), Tamatave, Vatomandry, Farafangana, Fort-Dauphin.

§ 4. — *Amérique du Sud*

La loi du 16 juillet 1840, relative à l'établissement de plusieurs lignes de bâtiments à vapeur, entre la France et l'Amérique, prévoyait une ligne de Saint-Nazaire à Rio-de-Janeiro, avec annexes sur Montevideo et Buenos-Ayres, mais elle ne fut jamais mise à exécution.

Le service fut effectivement créé par la loi du 17 juin 1857, qui autorisait le ministre des Finances à s'engager, au nom de l'Etat, au paiement d'une subvention annuelle qui ne pouvait dépasser quatorze millions, pour l'exploitation de trois lignes de correspondances entre la France et l'Amérique.

En vertu des pouvoirs qui lui étaient conférés par cette loi, le ministre conclut, le 16 septembre de la même année, pour une durée de vingt ans, une convention avec la Compagnie des Messageries Maritimes.

1. L'escale de Sainte-Marie n'est pas desservie à la traversée de retour.

Le service à exécuter comprenait une ligne principale sur le Brésil, partant deux fois par mois, alternativement de Bordeaux et de Marseille, pour Rio-de-Janeiro ; et un service annexe de Rio-de-Janeiro à Buenos-Ayres, passant par Montevideo.

La subvention était de 4.700.000 francs ; la vitesse de 9, 05 nœuds sur la ligne principale, et de 8, 05 nœuds sur l'annexe.

Le service était partagé entre Marseille et Bordeaux, dans le but de donner satisfaction à des intérêts locaux qui avaient été vivement discutés.

Dès 1860, on abandonna le service partant de Marseille, qui n'était d'ailleurs pas inauguré, pour le remplacer par la ligne d'Indo-Chine (1).

La subvention était réduite proportionnellement au parcours supprimé soit à 2.306.172 francs.

A la suite de la convention du 15 juillet 1875, le second ordinaire que la Compagnie avait établi en 1872, de son propre gré, devint obligatoire. Le parcours annuel était de 99.552 lieues, la subvention de 4.772.668 fr. 10, soit 17 fr. 806 par lieue. L'échéance de la convention était reportée au 22 juillet 1888.

Un seul service fut maintenu à titre obligatoire par la convention du 30 juin 1886. Quant à la seconde ligne, aussi longtemps qu'elle serait maintenue, la Compagnie aurait droit à la prime à la navigation dans les conditions prévues par la loi du 29 janvier 1881.

1. Convention du 16 juillet 1860.

Enfin, la convention du 5 novembre 1894 supprimait la subvention à partir du 22 juillet 1895. La Compagnie devait néanmoins maintenir le service, sans autre rémunération que la prime à la navigation, dans les conditions prévues par la loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande. Si les primes étaient maintenues pour une nouvelle période de dix ans, le service devait être assuré dans les mêmes conditions jusqu'au 21 juillet 1912.

La seconde ligne commerciale devait être maintenue, jusqu'au 30 janvier 1903, dans les mêmes conditions que pour la ligne précédente. La vitesse moyenne à réaliser était fixée à 14 nœuds comme en 1886.

La loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande vint exclure du bénéfice des primes les navires âgés de plus de douze ans; la Compagnie s'empessa alors de notifier à l'Administration qu'à la date du 30 janvier 1903 elle cesserait ce service qu'elle considérait comme fort onéreux.

Un accord fut cependant conclu le 12 janvier 1903 valable pour un an à partir du 1^{er} février; il fut renouvelé l'année suivante.

Au mois d'août 1905, la Compagnie fit connaître au ministre qu'elle reprendrait sa liberté d'action, à partir du mois de janvier 1906, si on ne lui venait pas en aide.

La Compagnie maintint néanmoins ses services. En avril 1907 elle notifia à nouveau que son dernier départ aurait lieu le 19 juillet.

Le Gouvernement reprit alors les négociations et accepta le principe d'une subvention, sous certaines conditions ; une convention fut signée le 26 juin 1907, sous réserve de l'approbation du Parlement.

Comme on va pouvoir en juger, le mode de rémunération adopté est une combinaison de la subvention proprement dite avec les primes à la marine marchande.

En compensation des charges imposées à la Compagnie, qui s'engage à maintenir ses deux services mensuels du Brésil et de La Plata, du 22 juillet 1907 au 21 juillet 1912, dans les conditions déterminées par la convention du 5 novembre 1894, l'Etat lui assure une annuité de 1.550.000 francs, de laquelle on déduira les sommes encaissées par la Compagnie ou à elle dues au titre des primes à la navigation, ou des compensations d'armement, pour les voyages qui font l'objet du contrat. De sorte que, le chiffre de la subvention versée à la Compagnie, augmentera chaque année d'une somme égale à celle dont les primes seront diminuées.

Mais si le Gouvernement « convaincu que les services du Brésil et de La Plata étaient nécessaires à notre influence et à notre prestige national » et, poussé par la nécessité, a accordé cette subvention, il n'a pas voulu qu'elle soit pour la Compagnie une nouvelle source de profits ; aussi l'article 4 de la convention décide-t-il que « dans le cas où les bénéfices de l'en-

semble de l'exploitation permettraient de distribuer, par action et pour l'un des exercices 1907 à 1912 inclus, un dividende supérieur à 5 0/0 du capital nominal, la Compagnie des Messageries Maritimes reverserait à l'Etat deux tiers des bénéfices excédant la somme nécessaire pour le paiement d'un dividende de 5 0/0, sans toutefois que le versement soit supérieur à l'allocation touchée par la Compagnie pour les lignes du Brésil et de La Plata au titre dudit exercice, déduction faite du montant des primes qui resteront acquises à la Compagnie. »

Cette annuité constitue en quelque sorte une garantie d'intérêts (1).

L'exposé des motifs du projet de loi approuvant les stipulations financières de la convention a été présenté à la Chambre le 26 juin 1907, et un rapport a été déposé par M. Noulens le 11 juillet 1907. La loi sera votée sans doute incessamment sans discussion.

L'itinéraire de cette ligne est actuellement fixé de la manière suivante :

1^o *De Bordeaux à Buenos-Ayres*, par Leïxoës (2), Lisbonne, Dakar, Rio-de-Janeiro, Santos et Montevideo.

1. Nous retrouverons (section II) des dispositions analogues dans la convention du 15 février 1868 à propos de la création de la ligne de Panama à Valparaiso.

2. L'escale de Leïxoës n'est pas desservie à la traversée de retour.

2. *De Bordeaux à Buenos-Ayres*, par Vigo (1), Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro (2), et Montevideo.

SECTION II

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE (*Etats-Unis, Antilles et Mexique*)

L'organisation du service des paquebots, entre la France et l'Amérique, commencée en 1840 s'est poursuivie pendant vingt-cinq ans, au milieu de difficultés sans cesse renouvelées, et bien que le Gouvernement ait montré, à de fréquentes reprises, tout l'intérêt qu'il portait à des communications si nécessaires au développement de notre influence politique et de nos intérêts commerciaux.

Dès cette époque, l'utilité de ces communications était proclamée. La ligne des Etats-Unis était, de l'avis unanime, reconnue indispensable. « S'il ne devait y en avoir qu'une, ce serait celle-là », disait M. de Salvandy dans son rapport sur la loi du 16 juillet 1840.

D'après l'article 1^{er} de cette loi, le ministre des Finances était autorisé à traiter, pour la ligne du Havre à New-York, dans un délai de six mois, avec une compagnie commerciale qui se chargerait d'assurer le ser-

1. L'escale de Vigo n'est pas desservie à la traversée de retour.

2. Au retour, le paquebot touche, entre Montevideo et Rio-de-Janeiro, à Santos.

vice, moyennant une subvention annuelle de 880 francs par force de cheval.

Le service devait être fait par des paquebots (trois au moins, cinq au plus) de la force de 450 chevaux (1).

Ainsi, pour cette ligne seule, et dans l'intérêt de la rapidité des communications, l'État abandonnait l'exploitation au commerce, le but à poursuivre étant surtout commercial.

Quant aux autres lignes de l'Amérique centrale, des Antilles et de l'Amérique du Sud, on jugeait préférable de les faire exploiter par des bâtiments de l'État et à son compte.

Cette loi resta lettre morte. Pour la ligne de New-York, on ne trouva pas de soumissionnaire, la subvention étant jugée trop faible ; pour les autres lignes, dix-sept paquebots furent construits dans les arsenaux de la marine royale, et vers 1844 l'État aurait pu commencer l'exploitation ; il ne le fit pas, et l'exposé des motifs d'un projet de loi déposé le 29 mars 1845 nous en fait connaître les raisons : « Il importait d'établir, avec plus de précision qu'on n'avait pu le faire par des évaluations faites à l'avance, le calcul des charges qui incomberaient au Trésor.

« Un voyage d'exploration et d'expériences fut en conséquence décidé, et une commission spéciale, com-

1. Le chiffre total de la subvention aurait été pour quatre paquebots de 1.584.000 francs.

posée d'agents des ministères de la Marine, des Affaires Étrangères, des Finances et du Commerce, s'embarqua sur la frégate à vapeur *Le Gomer*. Cette mission a duré vingt-deux mois : *Le Gomer*, parti en 1842, n'est revenu en France qu'au mois d'avril 1844...

« L'enquête a fait ressortir que le service donnerait lieu à une dépense de douze millions par an, avec la perspective éventuelle de quatre à cinq millions de produits. La seule considération d'une aussi lourde charge suffirait pour nous justifier d'avoir différé une entreprise qui nous menaçait de tels résultats. Mais d'autres motifs encore sont venus confirmer le Gouvernement dans le parti qu'il a cru devoir prendre : ce sont, la substitution du fer au bois, des hélices aux roues, et des chaudières tubulaires aux anciennes (1). »

Le Gouvernement proposait donc, dans son projet, de confier l'exploitation des diverses lignes à des compagnies commerciales.

Ce projet de 1845 ne vint pas en discussion. Mais, à la fin de l'année suivante, une compagnie offrit au ministre des Finances de se charger de la ligne de New-York, pour une durée de dix ans, moyennant la cession par le Gouvernement, pour cette durée, de quatre paquebots de la force de 450 chevaux.

La compagnie s'engageait à transporter gratuitement les dépêches et se réservait les autres produits. Pensant

1. *Moniteur Universel*, 2 avril 1845.

arriver enfin à un résultat, le Gouvernement déposa un projet, spécial à la ligne des Etats-Unis, qui devint la loi du 25 avril 1847. Celle-ci l'autorisait à traiter avec une société commerciale.

La *Compagnie Hérault et Handel*, qui s'était chargée du service, ne put tenir ses engagements, et le 12 avril de l'année suivante, le Gouvernement provisoire autorisait par décret le ministre de la Marine à s'emparer des paquebots transatlantiques, sous toutes réserves des droits de l'Etat et des tiers.

Dix ans plus tard, une nouvelle loi, en date du 17 juin 1857, vint autoriser le ministre des Finances à s'engager au nom de l'Etat, au paiement, pendant vingt années, d'une subvention annuelle de quatorze millions au maximum pour l'exploitation de trois services de correspondance par paquebots à vapeur entre la France et l'Amérique : 1^o New-York ; 2^o les Antilles, le Mexique, Aspinwall et Cayenne ; 3^o le Brésil et Buenos-Ayres.

Les deux premiers services furent concédés à la *Compagnie V. Marziou* (1) dite l'*Union Maritime*. Mais le concessionnaire ne put constituer une société pour l'exploitation de son privilège ; il proposa au ministre de se désister en faveur de la *Compagnie Générale Maritime*.

Le désistement, opéré par acte sous seing privé en date du 16 octobre 1860, fut accepté par le ministre le 19 octobre.

1. Décret du 20 février-1^{er} mars 1858.

D'après une convention du 24 avril 1861, la Compagnie Générale Maritime s'engageait à desservir pendant vingt ans la ligne du Havre à New-York, avec escale à Brest, et de Saint-Nazaire aux Antilles et à Aspinwall, avec annexes sur la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne, aux clauses et conditions du cahier des charges antérieurement accepté par la Compagnie Marziou, et moyennant une subvention annuelle de 9.300.000 francs.

L'Etat faisait, en outre, à la Compagnie l'avance sans intérêts des deux premières annuités de ladite subvention, soit 18.600.000 francs, remboursables par annuités de 930.000 francs.

De plus, les engagements financiers de la Compagnie et la réalisation de son capital étaient garantis par la *Société Générale de Crédit mobilier*.

Ces stipulations furent approuvées par la loi du 3 juillet 1861.

Le décret de concession porte la date du 22 juillet 1861 (1).

D'après l'article 2 du traité, l'exploitation devait commencer le 22 juillet 1864 ; mais le 17 février 1862, le Gouvernement signait avec la Compagnie une convention d'après laquelle elle devait exécuter, à partir du 1^{er} avril 1862, un voyage mensuel de Saint-Nazaire à La Vera-Cruz. Ce service était nécessité par l'expédition

1. Un décret du 25 août 1861 autorisa la Compagnie Générale Maritime à prendre la dénomination de *Compagnie Générale Transatlantique*.

du Mexique. A titre de rémunération, la Compagnie recevait une subvention de 340.000 francs par voyage complet ; en outre, on autorisait la Compagnie à n'exécuter, sur la ligne de New-York, que douze voyages par an au lieu de vingt-six, jusqu'au 22 juillet 1866.

Quelque temps avant l'époque fixée pour l'ouverture des services, une convention du 8 mars 1864 vint proroger le service provisoire jusqu'au 22 juillet de l'année suivante. Le 15 juin 1864, la ligne du Havre à New-York était solennellement inaugurée.

Le 17 avril 1865, une nouvelle convention remaniait tous les services. Le parcours annuel total était de 160.040 lieues marines ; le nombre des navires porté à dix-sept représentait une force totale de 9.645 chevaux-vapeur.

En raison de l'augmentation du nombre et de la puissance des navires, ainsi que de l'accroissement de parcours et de vitesse, il était fait remise à la Compagnie des pénalités qu'elle avait encourues pour insuffisance de vitesse sur la ligne de New-York.

Deux nouvelles lignes annexes furent créées par la convention du 16 mars 1866 (1).

Par une convention du 16 février 1868, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, on prolongeait la ligne de Saint-Thomas à la Jamaïque jusqu'à Colon, et l'on créait la ligne de Panama à Valparaiso.

Cette dernière création n'était qu'une application de

1. Convention approuvée par la loi du 11 juillet 1866.

l'article 11 de la convention et de l'article 2 du cahier des charges annexés à la loi du 3 juillet 1861, qui prévoyaient que, dans le cas où l'Etat trouverait utile de prolonger les services dans le Pacifique, il en réserverait la concession à la Compagnie Transatlantique.

La subvention était de 750.000 francs ; à côté de cette indemnité qui peut paraître faible au premier abord, l'Etat organisait un nouveau système de subvention *éventuelle* qui fonctionnait comme une garantie d'intérêts.

Le principe était que le Gouvernement assurait aux actionnaires, après paiement de tous frais d'exploitation et de toutes dépenses résultant de charges sociales, une rémunération de 5 0/0 de leur capital, cela jusqu'à concurrence de deux millions par an. Par contre, dans le cas où les bénéfices de la Compagnie dépasseraient 8 0/0, l'Etat entrerait en partage dans la proportion d'un quart.

Ce service fut supprimé par la convention du 16 décembre 1873, approuvée par la loi du 22 janvier 1874. La Compagnie s'engageait, en compensation, à fournir, tant sur la ligne du Havre à New-York que sur celle des Antilles, un parcours annuel au moins égal à celui supprimé. La Compagnie renonçait en outre à la subvention *éventuelle* de deux millions (1).

Les itinéraires furent modifiés à nouveau par la convention du 3 mars 1875.

1. Une décision du 31 octobre 1874, supprimait l'escale de Brest.

La loi du 28 juin 1883, ayant décidé la mise en adjudication des services, la ligne du Havre à New-York fut adjugée à la Compagnie Transatlantique le 23 juillet et la ligne des Antilles le 3 décembre de la même année. La durée du contrat était de quinze ans, à partir du 2 juillet 1886. La vitesse moyenne annuelle devait être de 15 nœuds, la subvention de 5.480.000 francs, soit 49 fr. 60 par lieue.

De plus, pour encourager la Compagnie à construire des navires rapides, on lui accordait une prime de vitesse de 12 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération de vitesse, sans que cela puisse dépasser une somme de 1.200.000 francs par an. Augmentée de cette prime, la subvention ressortait à 60 fr. 407 par lieue.

Enfin, la convention du 16 juillet 1897, approuvée par la loi du 8 juillet 1898, vint proroger le contrat jusqu'au 21 juillet 1911, en ce qui concerne la ligne de New-York.

Moyennant cette prorogation, et sous réserve de l'agrandissement du port du Havre, la Compagnie s'engageait à affecter au service postal trois nouveaux paquebots, construits en France, à des époques échelonnées de la manière suivante :

Le premier au 1^{er} avril 1900 ;

Le second au 1^{er} juillet 1900 ;

Le troisième au 1^{er} avril 1903.

Ces navires devaient réaliser tous les perfectionne-

ments possibles. La vitesse moyenne annuelle devait être au minimum de 18 nœuds 03 à partir du 1^{er} avril 1903, pour être portée à 19 nœuds lors de la mise en service d'un quatrième paquebot neuf.

La Compagnie s'est en effet engagée, aux termes de l'article 3 de la convention, à mettre en chantier un quatrième paquebot aussi perfectionné que possible et devant entrer en service au plus tard le 1^{er} avril 1908 si, au 1^{er} juillet 1905 il était constaté que la vitesse réalisée en moyenne annuelle, sur la ligne Havre-New-York, était inférieure de 10 0/0 à la vitesse réalisée en moyenne annuelle sur l'une des lignes étrangères concurrentes.

A la suite de plusieurs correspondances échangées entre le ministre et les représentants de la Compagnie Transatlantique, il fut convenu que le quatrième paquebot serait mis en construction alors que la vitesse serait dépassée de 5 0/0 seulement (au lieu de 10 0/0) par celle de l'une des lignes étrangères concurrentes.

L'Administration ayant réclamé de la Compagnie l'exécution de cette clause du contrat, cette demande a donné lieu à une instance qui est actuellement pendante devant le Conseil d'Etat.

La prime de vitesse était fixée à 25 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération sur la vitesse de base. La subvention fixe était diminuée et portée à 5.000.000 de francs ; comme compensation, le montant de la subvention éventuelle pour accélération

de vitesse était porté à 1.680.000 francs, le chiffre global restant le même.

Le service à exécuter comprend un voyage par semaine, aller et retour, entre Le Havre et New-York sans escales.

Quant aux services des Antilles et de l'Amérique centrale, ils sont aujourd'hui régis par la convention du 5 juillet 1901 conclue par le ministre, spécialement autorisé par la loi du 1^{er} juillet de la même année.

D'après cette convention, l'Etat doit payer à la Compagnie une subvention annuelle fixe de 4.478.000 francs, plus une prime de vitesse calculée à raison de 500 francs par traversée et par dixième de nœud d'accélération au delà de douze nœuds.

Le montant total de cette prime ne doit pas dépasser 400.000 francs par an. Cette convention est provisoire et renouvelable d'année en année par tacite reconduction.

Les services à exécuter comprennent les lignes principales et les lignes annexes indiquées ci-après, desservies mensuellement :

1^o *Ligne de Saint-Nazaire à Colon* ; par Pointe-à-Pitre, La Basse-Terre, Saint-Pierre, Fort-de-France, La Guayra, Porto-Cabello, Savanilla et Carthagène (facultatif) ;

2^o *Ligne de Saint-Nazaire à La Vera-Cruz* ; par Santander et La Havane ;

3^o *Ligne du Havre-Bordeaux-Pauillac à Colon* ; par

Santander, La Pointe-à-Pitre, La Basse-Terre, Saint-Pierre, Fort-de-France, La Trinidad, Carupano, La Guayra, Porto-Cabello, Savanilla, Colon, Port-Limon (facultatif) ;

4° *Ligne du Havre-Bordeaux-Pauillac à Port-au-Prince* ; par Saint-Thomas, Saint-Jean-de-Porto-Rico, Porto-Plata (facultatif), et le Cap-Haïtien à l'aller ; au retour, Port-au-Prince, le Cap-Haïtien, Porto-Plata (facultatif), Sanchez (facultatif), Saint-Jean-de-Porto-Rico, Saint-Thomas, Bordeaux-Pauillac (facultatif), et le Havre ;

5° *Ligne annexe de Fort-de-France à Cayenne* ; par Sainte-Lucie, la Trinidad, Demerari et Surinam ;

6° *Ligne annexe de Fort-de-France à Saint-Thomas et Jacmel* ; par Saint-Pierre, La Pointe-à-Pitre, La Basse-Terre, Saint-Thomas, Ponce, Mayaguez, Santo-Domingo, Jacmel et Port-au-Prince (facultatif). Au retour, escales facultatives à Petit-Goave, Jérémie, Les Cayes.

SECTION III

CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

(*Compagnie des chargeurs réunis,*
Compagnie marseillaise de navigation à vapeur)

C'est la loi du 15 mars 1889 qui a créé les services maritimes postaux de la Côte occidentale d'Afrique. Jusqu'à cette date, le service fut fait par des compagnies

étrangères et surtout anglaises, qui drainèrent à leur profit le commerce des nombreuses et importantes colonies que nous possédons dans ces régions.

Cet établissement était donc pleinement justifié. Le Gouvernement pensa qu'il devait se départir pour cette ligne, dans l'intérêt général, des conditions rigoureuses imposées ordinairement aux compagnies postales, en particulier en ce qui concerne la rapidité et la régularité des itinéraires, et que le service devait tenir en quelque sorte le milieu entre nos grands services subventionnés et les compagnies commerciales libres (1).

C'est dans cet esprit que furent rédigés les cahiers des charges.

Le 20 mai 1889, la *Compagnie des Chargeurs Réunis* fut déclarée adjudicataire, pour une durée de quinze ans, du premier lot (ligne du Havre à la Côte occidentale d'Afrique et annexes), moyennant une subvention annuelle de 311.850 francs. La *Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet et C^{ie})* était adjudicataire pour une durée égale du second lot (ligne de Marseille à la Côte occidentale d'Afrique), moyennant une subvention de 189.000 francs. Le service à exécuter comprenait sur chacune des lignes six voyages par an.

Certaines modifications peu importantes ont été sanctionnées par les conventions des 26 décembre 1893, 3 janvier 1894 et 1^{er} juin 1900.

1. Loi du 15 mars 1889, exposé des motifs.

Quelque temps avant l'expiration du traité, deux conventions nouvelles furent conclues le 4 juin 1904, pour l'exploitation provisoire du service jusqu'au 4 juillet 1905 pour la ligne du Havre, et jusqu'au 9 août 1905 pour la ligne de Marseille (1).

La loi du 21 juillet 1905 approuvait deux conventions du 21 juin de la même année, modifiant les itinéraires et prolongeant la durée du contrat pour le service du Havre jusqu'au 4 juillet et pour celui de Marseille jusqu'au 9 août 1908. A partir de cette date, le contrat se continuait de six mois en six mois par tacite reconduction.

Le taux de la subvention ressortait alors à 10 fr. 70 par lieue pour la ligne qui part du Havre, et à 9 fr. 64 pour celle de Marseille ; la vitesse était de 9 nœuds.

Enfin, une loi du 5 mai 1906 est venue autoriser le ministre des Travaux Publics, des Postes et Télégraphes, à mettre en adjudication, en deux lots, avec faculté de réunion, pour une période de quinze années, les services de la Côte occidentale d'Afrique.

L'ancien système de rémunération fixe a été abandonné ; on l'a remplacé par une combinaison de la subvention avec les primes à la marine marchande. L'exposé des motifs du projet de loi déposé le 3 novembre 1904 (2), après avoir fait ressortir les inconvénients du

1. Ces deux conventions furent approuvées par la loi du 17 juillet 1904.

2. Chambre des députés, *Annexes*. session extraordinaire 1904 n° 2022.

système des subventions « qui affaiblit, chez ceux qui les reçoivent, l'esprit d'initiative et de progrès indispensable au développement de la navigation commerciale », propose, pour éviter cet inconvénient, le système que nous venons d'indiquer. « Ainsi les sacrifices que l'Etat s'impose pour les lignes subventionnées seront en rapport constant avec la valeur réelle des services rendus, et les concessionnaires seront suffisamment incités au perfectionnement et au renouvellement du matériel naval. »

C'est l'annuité fixe qui fera l'objet de l'adjudication.

En conséquence, l'article 2 de la loi nouvelle est ainsi conçu :

« Outre les allocations données sous forme de primes ou de compensation d'armement auxquelles ils auront droit, en vertu de la législation en vigueur sur la marine marchande, les concessionnaires recevront, en compensation des charges spéciales imposées par leur contrat, une subvention fixe dont le montant annuel sera de 425.000 fr. ; 230.000 francs pour le premier lot ; 195.000 francs pour le deuxième lot.

« Les exceptions stipulées par l'article 5 § 4 de la loi du 30 janvier 1893 et par l'article 6 § b de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande ne sont pas applicables aux lignes postales subventionnées qui font l'objet de la présente loi. »

Une soumission fut déposée le 16 mars 1907 par le

directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, pour le premier lot (Dunkerque à Matadi).

Aucune offre de surenchère n'ayant été déposée, le soumissionnaire fut déclaré adjudicataire par procès-verbal du 5 avril 1907.

La vitesse exigée par le récent cahier des charges est de 12 nœuds. Le nombre des voyages obligatoires demeure fixé à six par an.

Aucune adjudication n'a encore eu lieu pour la ligne qui part de Marseille.

Les itinéraires sont actuellement les suivants :

Premier lot : *De Dunkerque à Matadi* ; par le Havre, Bordeaux-Pauillac, Dakar, Conakry, Béréby, Port-Bouet ou Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap-Lopez, Setté-Cama, Banane, Matadi ;

Deuxième lot : *De Marseille à Loango* ; par Oran, Las-Palmas, Dakar, Conakry, Petit-Béréby, Grand Lahou-Jackville, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville, Cap-Lopez Setté-Cama, Mayumba et Loango.

CHAPITRE II

Lignes secondaires

§ 1. — *Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc.*

(Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie de Navigation mixte, Société Générale de Transports maritimes à vapeur).

Après la conquête de l'Algérie, le Gouvernement songea à organiser un service régulier de transport de correspondances à travers la Méditerranée. Au début, le service fut effectué par des navires de l'Etat, dans un but exclusivement militaire et postal ; cependant, sur les instances du commerce, à partir de 1834, on admit à bord quelques passagers de première et de deuxième classe.

De son côté, une compagnie marseillaise, à la tête de laquelle se trouvaient MM. Ch. et A. Bazin faisait, vers 1841, un service régulier avec l'Algérie. D'après M. Charles Roux « les vapeurs de cette compagnie arrivaient plus ponctuellement que les avisos de l'Administration ; à diverses reprises, un des vapeurs de la Compagnie

Bazin, le *Tage*, revenant d'Alger, apporta des plis officiels, destinés au Gouvernement, que le vapeur de l'Administration, bloqué dans le port par la tempête, avait été obligé de lui confier » (1).

L'Etat traita alors avec la Compagnie Bazin. Un service commercial, comportant trois voyages par mois, entre Marseille et Alger, lui fut concédé pour deux ans.

Le 22 mai 1843, le traité fut prorogé pour trois années et renouvelé pour neuf ans à partir du 1^{er} janvier 1845.

La Compagnie des Messageries maritimes qui exploitait déjà les services du Levant, obtint, par la convention du 25 février 1854, la concession des services de l'Algérie pour une durée de douze ans.

Le nombre des voyages mensuels fut augmenté. La Compagnie recevait une subvention de 1.500.000 francs et s'obligeait à transporter gratuitement les dépêches postales, les fonds de l'Etat, et annuellement, 15.000 passagers de quatrième classe et 3.000 tonneaux de matériel de guerre.

D'après l'article 14 de la convention du 28 novembre 1854, la durée du contrat fut prorogée jusqu'au 8 juillet 1871.

Le 1^{er} juillet 1866, le service côtier entre Alger et Oran d'une part, et Alger et Bône d'autre part, fut concédé pour cinq ans, et moyennant une subvention de 600.000 francs, aux Messageries maritimes.

1. Charles-Roux, *Notre marine marchande*, pp. 162 et 164.

Cette Compagnie obtenait, dans le courant de la même année, la concession d'un service entre Oran et Cadix desservant Tanger.

Le réseau ayant été mis en adjudication au mois de juillet 1870, la Compagnie Valéry fut déclarée concessionnaire. Elle recevait, pour les divers services, formant un total de 94. 120 lieues marines, une subvention de 910.000 francs par an, soit 9 fr. 668 par lieue parcourue. La subvention était considérablement diminuée, mais le transport des troupes et du matériel de l'Etat n'était plus gratuit. La date d'expiration du contrat était le 30 juin 1880.

En prévision de cette échéance, la loi du 16 août 1879 vint autoriser le ministre des Postes et des Télégraphes à mettre en adjudication les diverses lignes de l'Algérie, pour une durée de quinze années, et moyennant une subvention de 1,200.000 francs au maximum.

La Compagnie Générale Transatlantique fut déclarée adjudicataire le 11 octobre 1879. Le parcours annuel était de 163.540 lieues et la subvention de 493.500 fr., soit 3 fr. 17 par lieue.

Une ligne directe de Marseille à Bône fut créée par la convention du 24 mai 1880, approuvée par la loi du 17 juillet de la même année.

Les services furent remaniés par la loi du 30 juillet 1881. La durée du nouveau marché était de quinze ans ; les parcours formaient un total de 257.278. $\frac{2}{3}$ lieues

marines ; la subvention était de 880.000 francs, soit 3 fr. 42 par lieue (1).

La compagnie exploitait en outre certains services libres formant un total de 67.149 1/3 lieues marines.

Le 23 mars 1893, le Gouvernement, en prévision de l'échéance prochaine du contrat (30 juillet 1895), déposa un projet de loi qui modifiait les itinéraires, augmentait les vitesses et mettait les services en adjudication en quatre lots, pour une durée de dix ans.

Bien qu'un rapport ait été déposé le 20 juin 1893, le projet ne put venir en discussion avant la fin de la législature.

Un nouveau projet fut déposé le 8 mars 1894 ; il fut rapporté le 2 janvier 1895. Le terme approchant, on décida de procéder à une adjudication provisoire. Celle-ci ne donna pas de résultats. La subvention qui était réclamée, soit : 8.965.000 francs, était de beaucoup supérieure aux possibilités budgétaires.

Le Gouvernement, devant ces résultats infructueux, engagea des pourparlers avec l'ancien concessionnaire, dans le but d'arriver à une entente de gré à gré.

Une convention fut conclue d'après laquelle la compagnie s'engageait à assurer un certain nombre des services, représentant un parcours total de 194.644 lieues, moyennant une subvention de 1.500.000 francs, qui pouvait s'augmenter, le cas échéant, d'une somme de

1. Convention du 29 septembre 1881.

500.000 francs, représentant des primes d'accélération de vitesse.

Un projet de loi, portant approbation de la convention, déposé le 14 mai 1895, fut repoussé.

Le Gouvernement dut alors se préoccuper d'assurer les communications postales à partir du 1^{er} juillet 1895, au moyen de services libres. En conséquence, le parlement dut maintenir au budget l'ancien crédit de 800.000 francs sous la dénomination de « rémunération du service maritime postal entre la France, l'Algérie, la Tripolitaine et le Maroc et allocation de primes à la vitesse ».

Un projet fut déposé par le Gouvernement, le 22 octobre 1895, pour transformer en primes à la vitesse la moitié du crédit. Ce projet ne vint jamais en discussion.

C'était le système de la liberté des transports et de la concurrence dont on avait voulu faire l'essai. Il avait échoué ; le Gouvernement dut retourner au système des subventions.

Une convention fut conclue, le 16 décembre 1896, pour une durée de dix ans, entre l'Etat et trois compagnies de navigation : la Compagnie générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache) et la Compagnie des Transports maritimes à vapeur qui se sont partagé l'ensemble des services.

Elles reçoivent en compensation une subvention annuelle globale de 1.600.000 francs, pour un parcours

de 312.000 lieues marines. De plus, dans le cas où la vitesse réalisée en moyenne annuelle sur les différents services excéderait de plus d'un demi-nœud la vitesse réglementaire, une prime de vitesse est prévue jusqu'à concurrence d'une somme totale annuelle de 400.000 fr. Le taux actuel de la subvention par lieue marine ressort à 5 fr. 113.

La présente convention venant à échéance le 11 mars 1908, le Gouvernement s'occupe, à l'heure actuelle, de son renouvellement. Une commission spéciale a été nommée à cet effet.

Au cas où aucune décision n'aurait été prise à la date voulue, les services n'en continueraient pas moins de fonctionner pendant un an, soit jusqu'au 11 mars 1909, sous condition d'un préavis de six mois, conformément à l'article 4 du cahier des charges. Ce préavis a été donné à la compagnie par l'Administration en temps utile.

Les services fonctionnent actuellement de la manière suivante :

Département d'Oran

Marseille, Oran, Marseille ; hebdomadaire (C. G. T.)

Marseille, Oran, Carthagène, Oran, Marseille ; hebdomadaire (C. G. T.)

Marseille, Oran, Marseille ; hebdomadaire (Transports maritimes).

Cette, Port-Vendres, Oran, Port-Vendres, et Cette ; hebdomadaire (Compagnie de Navigation mixte.)

Oran à Tanger avec escales à l'aller et au retour à Beni-Saf, Nemours, Melilla, Tétouan, Gibraltar et Tanger ; toutes les deux semaines (Compagnie de Navigation mixte).

Département d'Alger

Marseille, Alger, Marseille ; quatre services par semaine, (C. G. T.).

Cette, Port-Vendres, Alger, Port-Vendres et Cette ; hebdomadaire, (Compagnie de Navigation mixte).

Département de Constantine

Marseille, Philippeville, Bône et Marseille ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Marseille, Philippeville, Marseille ; hebdomadaire, (Compagnie de Navigation mixte).

Marseille, Bône, Philippeville, Marseille ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Marseille, Bougie, Alger, Bougie et Marseille ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Alger à Tunis, avec escales à l'aller et au retour à Bougie, Djidjelli, Collo, Philippeville, Bône, La Calle, Tabarka et Bizerte ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Ligne commerciale d'Ajaccio à Porto, Torrès et Bône ; toutes les deux semaines, (C. G. T.).

Tunisie

Marseille, Tunis, Marseille ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Marseille, Tunis, Marseille ; hebdomadaire, (Compagnie de Navigation mixte).

Marseille, Bizerte, Tunis, Malte, Tunis, Bizerte, Marseille ; hebdomadaire, (C. G. T.).

Tunis à Tripoli de Barbarie, avec escales à l'aller et au retour à Sousse, Monastir, Madhia, Sfax, Gabès et Djerba ; hebdomadaire (Compagnie de Navigation mixte).

Tunis, Sfax Sousse, Tunis ; hebdomadaire (C. G. T.).

§ 2. — Corse

(*Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur
Fraissinet et C^{ie}*)

Un premier essai de service subventionné fut tenté entre Toulon et la Corse en 1830. A cette époque, le Gouvernement traita avec la *Compagnie Gérard*, qui assura le transport des dépêches au moyen de trois petits paquebots : le *Var*, le *Golo* et le *Liamone*. La compagnie transportait aussi des passagers et des marchandises. A partir du 1^{er} août 1843 l'Etat prit en mains les services, mais cette exploitation fut onéreuse. Les dépenses qu'elle occasionna figurent en effet au budget de 1848 pour une somme de 543.854 fr. 66 ; si l'on déduit 78.908 fr. 80 de recettes, on a un déficit de 464.945 fr. 86.

Le Gouvernement se décida alors à traiter avec l'industrie privée ; la *Compagnie Valéry* de Bastia étant seule en mesure d'assurer le service, il conclut avec elle, le 1^{er} juillet 1850, un marché d'après lequel elle s'engageait à faire le service des dépêches de Marseille en Corse et retour pendant dix ans, moyennant une rémunération de 150.000 francs par an pour les deux lignes de Marseille à Bastia et de Marseille à Ajaccio ; et de 100.000 francs pour celle de Marseille à Calvi et à l'Île-Rousse.

Ce marché fut approuvé par une loi du 10 juillet de la même année.

Un marché du 1^{er} juillet 1853, prolongeant la ligne d'Ajaccio jusqu'à Porto-Torrès, portait l'échéance du contrat au 31 juillet 1863.

Le traité du 24 janvier 1858 approuvé par la loi du 6 mai suivant prolongeait à nouveau la durée jusqu'au 1^{er} août 1873.

Un service hebdomadaire, entre Nice et la Corse, fut confié à la Compagnie Valéry, par la convention du 10 juillet 1862 (1), moyennant une somme de 350.000 fr.

Quelque temps avant l'expiration des traités de la Compagnie Valéry, le Gouvernement se préoccupa de leur renouvellement. Le 9 juillet 1873 la Compagnie Fraissinet fut déclarée adjudicataire des nouveaux services réorganisés, moyennant une allocation de

1. Convention approuvée par la loi du 18 avril 1863.

375.000 francs pour un parcours de 31.650 lieues marines, soit 11 fr. 847 par lieue.

Le service comprenait quatre ordinaires (aller et retour) par semaine. La durée du traité était de dix ans.

Au cours de l'année 1882, la *Compagnie Morelli* se rendit adjudicataire pour dix ans, moyennant une subvention de 335.000 francs.

Cette Compagnie fut déclarée en faillite en 1891 et l'année suivante la Compagnie Fraissinet prenait en mains, aux clauses et conditions du cahier des charges de 1882, l'exploitation, en vertu d'un marché provisoire conclu le 25 février 1892. Cette situation devait durer plus de dix ans.

Divers projets de loi furent déposés qui n'aboutirent pas ; on pensa un moment à relier, par un service rapide, Nice avec un des ports du nord de l'île. L'Administration locale se serait chargée d'acheminer ensuite les correspondances à destination. C'est contre cette tendance que s'éleva, avec raison, M. Emmanuel Arène dans son rapport du 4 février 1895, faisant ressortir, que si l'on voulait développer le commerce et l'industrie de l'île, il fallait desservir régulièrement le plus grand nombre de ports possible.

Un projet de loi fut déposé le 6 avril 1897 et un autre en juin 1899.

Les intéressés se plaignaient depuis longtemps de l'insuffisance des services qui n'avaient pas été modifiés depuis 1882. On aboutit enfin à un résultat, et la loi du

3 janvier 1903 vint autoriser le ministre du Commerce à mettre en adjudication les services, pour une durée de quinze ans, et moyennant une subvention annuelle de 550.000 francs.

La Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet et C^{ie}), ayant été seule à soumissionner, fut déclarée adjudicataire le 25 mars 1905.

La concession comprend les services ci-après :

De Marseille à Ajaccio 1^o ;

De Marseille à Ajaccio 2^o et Propriano ;

De Marseille à Calvi et à Bonifacio ; par Toulon, Calvi, Ajaccio, Propriano ;

De Marseille à l'Ile-Rousse et à Bonifacio ; par Toulon, Ile-Rousse, Ajaccio, Propriano ;

De Marseille à Bastia 1^o ;

De Marseille à Bastia 2^o et à Livourne ;

De Nice à Calvi et à Ajaccio ;

De Nice à l'Ile-Rousse, à Calvi et à Ajaccio ;

De Nice à Calvi, à l'Ile-Rousse, à Bastia et à Livourne ;

De Nice à l'Ile-Rousse, à Bastia et à Livourne ;

De Nice à Ajaccio ;

De Nice à Bastia et à Livourne ;

D'Ajaccio à Porto-Torrès ;

Service côtier circulaire d'Ajaccio à Ajaccio par Sagone, Calvi, Ile-Rousse, Saint-Florent, Macinaggio, Bastia, Porto-Vecchio, Bonifacio, Propriano, Ajaccio.

§ 3. — *Munche*

(Compagnie des Chemins de fer du Nord)

Le service des paquebots dans la Manche entre la France et l'Angleterre a une origine très ancienne. Il existait déjà à la fin du xviii^e siècle. Dès le début du siècle suivant une convention était conclue, le 17 mai 1802, entre la France et la Grande-Bretagne, pour régler la transmission des correspondances entre les deux pays.

L'article 2 de cette convention est ainsi conçu : « L'office des postes de la République Française expédiera de Paris, tous les lundi, mercredi et samedi, à quatre heures du soir, les malles contenant les lettres et paquets pour le Royaume-Uni, en sorte qu'elles puissent arriver avec toute la célérité possible à Calais, d'où, conjointement avec les dépêches de Calais pour Douvres et pour Londres (le vent et le temps le permettant), elles seront immédiatement transportées à Douvres par les paquebots français, aux frais de l'office des Postes de la République Française. A leur arrivée à Douvres, ces malles et dépêches seront immédiatement remises à l'agent du Maître-Général des Postes autorisé à les recevoir, lequel les distribuera ou expédiera à destination, le plus promptement possible. » L'article 3 prévoyait les mêmes obligations pour l'office britannique.

Ces paquebots pouvaient, en outre, transporter des passagers (1).

Le service fut assuré jusqu'en 1855 par des paquebots de l'Etat.

Le 1^{er} février de cette année un marché fut conclu entre le ministre des Finances et la *Compagnie Clebsattel et Churchward* pour l'exécution d'un service quotidien (aller et retour), entre Calais et Douvres, moyennant une subvention de 190.000 francs. La durée du traité était de quinze ans.

En fait, le service fut exécuté par les Compagnies anglaises du *South Eastern Railway* et du *London Chatham and Dover Railway* déjà concessionnaires du service maritime postal entre Douvres et Calais, subventionné par le *Post-Office* britannique.

En 1870, les événements de la guerre ne permirent pas de mettre le service en adjudication. Celle-ci eut lieu le 16 septembre 1872 ; elle échoua.

Un marché de gré à gré fut alors conclu le 1^{er} octobre 1872, pour une durée de douze ans, avec la *Société française des Paquebots-poste entre Calais et Douvres* ; la rétribution était de 100.000 francs.

La Compagnie nouvelle ne put s'entendre avec les compagnies anglaises, pour la délivrance des billets à

1. Successivement deux nouvelles conventions ont été conclues, précisant et complétant les obligations réciproques des deux offices, le 14 juin 1833 et le 24 septembre 1856.

La situation des paquebots-poste entre la France et l'Angleterre est actuellement régie par la convention du 30 août 1890.

prix réduits entre Paris et Londres, et au bout de peu de temps elle dut abandonner l'entreprise.

Le Gouvernement l'autorisa à rétrocéder son traité aux compagnies anglaises.

En 1882, l'Etat n'ayant pas trouvé de concessionnaire, dut renouveler le traité avec les Compagnies du London Chatam and Dover Railway et du South Eastern Railway, pour une nouvelle période de douze ans (1).

La subvention restait la même ; la Compagnie du Chemin de fer du Nord était accréditée pour représenter les concessionnaires dans leurs rapports avec le Gouvernement. Quelque temps avant la date d'expiration du marché (30 septembre 1896), le Gouvernement se préoccupa à nouveau de provoquer des offres. Aucune société ne se présenta à l'adjudication qui devait avoir lieu le 4 mai 1894.

Une commission fut instituée par arrêté du 8 juin 1894, pour examiner la question et en particulier pour choisir l'itinéraire. Le service aurait pu être fait, sans inconvénient, soit sur Douvres, à partir de Calais ou de Boulogne ; soit sur Newhaven, à partir de Dieppe. On préféra Calais qui était déjà desservi par la ligne anglaise.

Les pourparlers ayant abouti le 16 mai 1895, une convention fut donc conclue avec la Compagnie du

1. Convention du 6 juillet 1882, approuvée par la loi du 9 juillet 1883.

Nord (1), pour une durée de dix ans, d'après laquelle cette Compagnie s'engageait à effectuer un voyage par jour (aller et retour) entre Calais et Douvres, à une vitesse moyenne annuelle de 15 nœuds. La subvention était de 250.000 francs.

Le Gouvernement se réservait la faculté de résilier le traité à toute époque, sans indemnité, sous la condition d'un préavis d'un an, dans le cas où il serait établi un nouveau mode de communication (porte-train, tunnel, ou viaduc) entre la France et l'Angleterre (2).

Le ministre des Travaux publics autorisait en outre, la Compagnie des Chemins de fer du Nord à comprendre dans son compte annuel d'exploitation, les résultats financiers du service maritime (3).

Le traité de 1896 expirait le 30 septembre 1906. A cette date, aucune convention n'étant encore conclue, la Compagnie du Nord continua à assurer le service par application de l'article 2 du cahier des charges. Le contrat lui fut renouvelé, le 1^{er} mai 1907, pour une durée de sept ans et demi, soit jusqu'au 31 décembre 1914 (4).

Le système de rémunération qui a été adopté diffère sensiblement du précédent ; au lieu de l'ancienne subvention fixe de 250.000 francs, l'allocation est divisée

1. Convention approuvée par la loi du 13 juin 1896.

2. Article 3 du cahier des Charges de 1896.

3. Le contrat devait cesser de plein droit en cas de rachat par l'Etat du réseau de la Compagnie des chemins de fer du Nord.

4. Cette convention a été approuvée par la loi du 30 juillet 1907.

en deux parties : la première conserve toujours son caractère fixe et correspond aux diverses obligations spéciales des paquebots-poste, en particulier en ce qui concerne les heures de départ et d'arrivée ; elle est de 130.000 francs par an ; le deuxième élément de la subvention représente le prix du transport des sacs de dépêches. On a admis que ce prix devait varier avec l'importance du trafic. Pour le deuxième semestre de 1907, ce prix a été fixé à 140.000 francs (1) pour l'année 1908 à 292.500 francs, puis il augmente de 12.500 francs pour chacune des années suivantes, pour arriver au chiffre de 367.500 francs en 1914.

Enfin, l'article 2 de la convention prévoit que « ce chiffre de 12.500 francs sera révisé d'un commun accord, soit qu'un abaissement ultérieur des tarifs postaux produise un accroissement moyen du nombre des sacs supérieur à 10.000 par an, soit que cet accroissement moyen descende au-dessous de 7.000. »

Le nouveau système de subvention constitue donc, en prenant comme base le chiffre de l'annuité moyenne

1. D'après l'exposé des motifs du projet de loi « cette somme représente le transport de 80.000 sacs à 1 fr. 75 l'unité.

« En réalité, il a été transporté en 1906, par le service maritime postal de la Compagnie du Nord, 174.726 sacs, d'un poids moyen de 16 kg. 353, ce qui représente 87.363 sacs par semestre.

« La base de 80.000 sacs pour le premier semestre n'est donc pas défavorable. Quand au prix de 1 fr. 75 l'unité, il correspond à ce que coûterait, d'après le tarif en vigueur pour les objets de messagerie, entre Calais et Douvres, un envoi de 14 à 18 kilos, avec une réduction de 30 o/o consentie par la compagnie.

nouvelle, soit 456.666 francs, une augmentation de 206.666 francs sur la subvention forfaitaire ancienne. Sans cette augmentation, la Compagnie des chemins de fer du Nord aurait refusé de continuer un service qui lui occasionnait un déficit annuel d'environ 350.000 francs. D'ailleurs, le nouveau chiffre ne paraîtra pas exagéré, si l'on considère que l'Angleterre paie, pour le même service, une somme de 573.000 francs par an.

Les résultats financiers des services maritimes postaux continueront, comme par le passé, à être compris dans le compte annuel de l'exploitation de la Compagnie du Nord.

Les diverses dispositions, concernant le renouvellement du contrat et sa résiliation, que nous avons mentionnées à propos de la convention de 1896, sont maintenues dans celle de 1907.

Nous ajouterons, pour mémoire, que le nouveau cahier des charges contient un chapitre V sur la *Télégraphie sans fil*, son installation et son fonctionnement à bord des paquebots.

Actuellement les paquebots effectuent le service entre Calais et Douvres, une fois par jour, dans les deux sens.

• DEUXIÈME PARTIE

LES SUBVENTIONS POSTALES

CHAPITRE PREMIER

Considérations générales sur les avantages politiques, commerciaux et postaux des subventions

La subvention postale est la rémunération accordée par l'État à une compagnie commerciale, pour le transport régulier des correspondances maritimes, sous certaines conditions de vitesse et d'itinéraires.

Accessoirement, la subvention postale peut être considérée comme un encouragement à la marine marchande.

Ce système des subventions aux compagnies de navigation est aujourd'hui employé par les principaux États maritimes de l'Europe. Après l'avoir pratiqué pendant plus d'un demi-siècle, on a pu juger des résultats qu'il a donnés, et, s'il est permis de supposer qu'il peut être amélioré dans les détails de son application, il ne paraît pas qu'aucune nation soit prête à l'abandonner.

La concurrence sur mer devenant tous les jours de plus en plus âpre, les peuples se disputent cet empire avec acharnement, et l'Angleterre elle-même, qui a toujours été l'ennemie de la protection, qui possède la première marine du monde, dépense annuellement près de vingt-deux millions pour ses lignes postales.

L'intérêt postal est-il donc si grand que de tels sacrifices soient nécessaires ?

Non : « En matière de subventions aux services maritimes postaux, l'intérêt postal proprement dit est presque toujours secondaire ; l'Administration des postes est en effet toujours certaine, par une voie ou par une autre, et moyennant une somme de beaucoup inférieure au chiffre des subventions postales inscrites au budget, d'assurer, dans les conditions ordinaires de transport des marchandises, la circulation de ses sacs de dépêches (1). Si cependant des subventions sont promises par traités à des compagnies particulières, et inscrites au budget des postes, c'est, d'une part, pour garantir la régularité du service postal à jour et à heure fixes, c'est, d'autre part, pour donner satisfaction à certains intérêts de l'ordre commercial et politique les plus essentiels.

1. La simple rémunération du transport des sacs de dépêches payée d'après l'ancien tarif international (10 francs par kilogramme de lettres, 1 franc par kilogramme d'autres objets) représenterait une somme de 2 millions 1/2 environ, d'après une statistique de 1896 (il n'en existe pas de plus récente); il y a loin de ce chiffre à celui de 26 millions qui représente le total de nos subventions postales.

« C'est un esprit de haute politique qui domine toutes les conventions passées par l'Etat avec des compagnies maritimes (1). »

Des communications maritimes postales régulières constituent donc, avant tout, un grand service public répondant à des besoins vitaux pour une nation.

« Le but principal, et la raison d'être de nos services subventionnés, c'est de protéger les grands intérêts de notre pays, d'assurer le maintien de notre influence au loin par la présence fréquente du pavillon national, de maintenir entre la métropole et ses possessions d'outre-mer les relations indispensables, d'assurer le transport de la correspondance officielle et privée, du personnel et du matériel pour le compte de l'Etat, d'ouvrir à notre commerce de nouveaux débouchés, en frayant la route à l'initiative privée, toujours quelque peu timide en présence des entreprises qui comportent un certain aléa, enfin de servir de modèle et de régulateur à la marine libre, par la perfection de leur matériel naval, et l'exactitude de leurs services (2). »

Il est inutile de démontrer combien nos lignes postales facilitent le développement de notre influence. Le

1. Chambre des députés, Séance du 30 mars 1896, discours de M. André Lebon, ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes.

2. Chambre des députés, Exposé des motifs du projet de loi sur les services de l'Indo-Chine, du Brésil et de la Plata, session ordinaire 1886, *Annexes* n° 996.

pavillon, a-t-on dit, est une réclame perpétuelle et efficace.

Mais, cette influence politique ne pourra être solidement établie, que si elle est étayée sur des rapports commerciaux continus. Les services maritimes créent ces rapports commerciaux et les développent, et c'est avec raison que l'on a appelé les paquebots-poste les commis-voyageurs du commerce.

Il serait facile de constater, en consultant les statistiques du commerce de la France, que peu de temps après la création d'une ligne postale régulière, le chiffre des importations et des exportations s'est accru d'une façon considérable.

Nous ne citerons qu'un exemple, qui nous paraît significatif. Avant la création d'un service maritime postal sur les Indes, la Chine et le Japon, le mouvement du commerce général de la France avec ces contrées était, pour l'année 1861, exportations et importations réunies, de 4.213.747 francs.

En 1863, première année de l'exploitation, on a 28.592.322 francs ; l'année suivante, 32.211.609 francs ; et en 1865, 64.743.531 francs (1). Ces chiffres se passent de commentaires.

Certes, si les subventions pèsent d'un poids assez lourd sur notre budget, on ne peut nier que nous en retirions des avantages réels. En dehors de ceux

1. Exposé des motifs. Loi du 4 juillet 1868.

dont nous venons de parler, il en est d'autres que nous étudierons en détail et que, pour l'instant, nous ne ferons que mentionner ; ce sont : la réduction consentie à l'Etat pour le transport de ses passagers et de ses marchandises ; l'entretien en tout temps d'une flotte commerciale supérieure pouvant être transformée, en cas de guerre, en flotte auxiliaire.

Nous verrons, en outre, que les subventions constituent, pour une certaine partie, un encouragement à notre marine marchande.

Bien que ces avantages paraissent mériter une compensation légitime, il s'est trouvé fréquemment, lors de la discussion des lois qui ont créé notre réseau maritime postal, des adversaires déclarés de la subvention. En particulier, lors de la discussion de la loi du 28 juin 1883, concernant le service entre le Havre et New-York, M. Félix Faure déploya tout son talent pour souligner les inconvénients que présentaient, à son avis, les subventions.

Il les considérait comme faisant concurrence à la marine marchande. Il citait, comme modèle, le système employé par le *Post-master* des Etats-Unis qui, se renseignant sur les traversées des compagnies, donnait ses dépêches à celles d'entre elles qui avaient effectué les voyages les plus rapides. Il disait, avec raison, que « l'intérêt postal du pays est bien de donner aux lignes étrangères, si elles sont plus rapides que les lignes françaises, la plus grande partie de la correspondance de nos

nationaux ». Mais nous avons vu que l'intérêt postal ne vient qu'en dernière ligne, il y a aussi l'intérêt commercial, il y a surtout l'intérêt politique et national.

M. Félix Faure exposait ainsi sa théorie : « Le système que je présente consiste à dire aux concessionnaires : Assurez-moi une vitesse de 14 nœuds $1/2$ et je vous paierai 15 francs pour les correspondances et 5 francs pour les journaux et imprimés, et, si vous me faites un quart de nœud en sus de ces 15 nœuds, je vous donnerai 25 0/0 en sus ; si vous me faites un demi-nœud de plus je vous donnerai 50 0/0 ; pour un nœud 100 0/0, et cela en dehors de la prime à la navigation. Dans ces conditions le concessionnaire aura toujours avantage à améliorer son matériel.

« De plus, suivant la faculté qui existe aujourd'hui, et qui existera de plus en plus, d'indiquer la voie qu'on préfère, les Français enverront leurs correspondances par le plus rapide navire, et, dans ces conditions, il se déterminera à améliorer son matériel. En fournissant une plus grande vitesse, le poids des malles qui lui seront confiées augmentera, et en même temps le prix du transport par chaque kilogramme. Il gagnera ainsi du fret et des passagers.

« Dans ces conditions il aura évidemment intérêt à tenir son matériel à la hauteur de celui des compagnies étrangères et vous, Etat, vous n'engagerez les sacrifices du pays qu'en proportion de ce qu'on lui rendra. » Et M. Félix Faure ajoute plus loin que si par impossible,

pendant un an ou deux, il n'y avait pas de services maritimes postaux, on ne paierait pas, voilà tout.

Ce système a en effet l'avantage d'être économique ; on ne paiera que si l'on obtient des améliorations, sous forme d'augmentation de vitesse, de fréquence de départs, etc. Cependant, on ne peut s'empêcher de tirer les conséquences logiques de la théorie.

Supposons une société dûment admise à effectuer un service postal, qui a mis à l'eau un paquebot filant 15 nœuds, dans le but de transporter les correspondances sur une ligne donnée. Il se trouve qu'un mois après une autre compagnie lance un paquebot filant 16 nœuds ; immédiatement, l'Administration abandonne le premier entrepreneur pour donner, dans l'intérêt du service, ses dépêches au second. Et voilà, par ce seul fait, le premier constructeur en possession d'un navire dont il n'aura plus l'emploi, au moins immédiat, et mal organisé peut-être pour faire un autre service.

D'ailleurs, jamais en fait, on ne trouverait une compagnie qui accepterait d'engager des capitaux, dans de pareilles conditions, pour construire un navire, sachant qu'elle court le risque d'être supplantée quelques mois plus tard.

Le système de M. Félix Faure qui fut, à l'époque, chaudement défendu par son auteur, ne nous paraît pas susceptible d'application pratique.

Mais, on est allé plus loin, et l'on a même proposé d'abandonner totalement les services à l'industrie pri-

vée. Une expérience, d'ailleurs malheureuse, de ce système a été faite dans la Méditerranée, lorsqu'il s'est agi du remaniement des services de l'Algérie et de leur renouvellement en 1895.

A ce moment, le rapporteur de la Commission des finances, M. Boulanger, était favorable au système de la liberté des transports. Le service fut donc assuré pendant quelque temps par des compagnies de navigation libres ; mais les intérêts de notre colonie ne paraissant pas suffisamment sauvegardés, on dut revenir aux subventions.

Comme le fait remarquer M. Charles-Roux, la concurrence n'a pas été sans produire des effets utiles ; elle a conduit les compagnies rivales à consentir de sérieux avantages, mais il ajoute : « Il se pourrait que l'antagonisme qui jusqu'ici a divisé ces entreprises et amené ce résultat, cessât à bref délai de se manifester et de porter ses fruits. En l'absence de tout lien contractuel de quelque durée avec l'État, non seulement les rabais acquis pourraient subir une notable réduction ou même disparaître ; mais encore, on se trouverait exposé à rencontrer du chef d'une entente tacite de graves difficultés dans l'avenir (1). »

On a répété bien souvent, que la régularité et la rapidité étaient les conditions essentielles de tout service postal. Il ne paraît guère possible, du moins pour le

1. J. Charles-Roux, *op. cit.*, p. 167 et suiv.

moment, d'obtenir qu'une compagnie s'astreigne à ces deux obligations, qui peuvent devenir, dans certains cas, une charge écrasante, si on ne lui donne pas une allocation suffisante pour la dédommager. En effet, l'itinéraire du paquebot-poste est arrêté d'avance, il doit partir à jour fixe, par n'importe quel temps ; que son chargement soit complet ou non, à l'heure indiquée il doit lever l'ancre ; en cas de retard injustifié, et sauf de très rares exceptions, la compagnie doit payer de fortes amendes ; sur mer, où l'on est parfois à la merci des éléments, ces conditions sont particulièrement dures.

Tant que notre industrie maritime sera dans l'état stationnaire où nous la voyons actuellement en France, il sera nécessaire de payer, au besoin largement, les services qu'on lui demandera.

D'ailleurs, si l'on examine les résultats financiers obtenus par les grandes compagnies de navigation subventionnées, on constate que leurs bénéfices sont modestes et que les dividendes payés aux actionnaires n'ont rien d'exagéré.

Les bénéfices nets de la Compagnie des Messageries Maritimes, pour le dernier exercice (1906), s'élèvent à la somme de 2.362.774 fr. 58. En conformité de l'article 6 des statuts de la Compagnie, il a été alloué 5 0/0, soit 12 fr. 50 (1) par titre, aux actions de priorité soit : 750.000 francs. Un dividende équivalent a été distribué

1. Le dividende de l'exercice précédent était également de 12 fr. 50.

aux actions ordinaires, ce qui représente une somme de 4.500.000 francs ; il faut ajouter à ceci un reliquat de 112.774 fr. 58 et l'on a un total égal au solde disponible, soit 2.362.774 fr. 58.

Pour la Compagnie Générale Transatlantique, le solde disponible, pour le même exercice (1906), était de 1.521.634 fr. 15. Il a été distribué aux actions de priorité et aux actions ordinaires 9 francs (1) par action, soit 1.440.000 francs, le reliquat étant de 81.634 fr. 15.

La suppression des subventions à ces Compagnies aurait pour résultat probable leur ruine à brève échéance. Ce serait peut-être aussi, par contre-coup, l'effondrement de notre marine marchande.

C'est pourquoi l'Etat verse annuellement à ces diverses Compagnies une somme de plus de 25.000.000 ; le chiffre exact pour l'année 1907 est 26.414.375 fr. 53.

Ce chiffre des subventions, qui n'atteignait pas 7 millions en 1860, s'est considérablement accru, au fur et à mesure que notre réseau de lignes postales se développait. Depuis 1872, année où il dépassa 26 millions, il est resté à peu près stationnaire. Par contre, le prix de revient de la lieue marine sur les diverses lignes a diminué. A chaque renouvellement de concession, l'Administration s'est efforcée d'obtenir des Compagnies une réduction du montant de la subvention et d'aug-

1. Le dividende de l'exercice précédent était seulement de 7 fr. 50.

menter leurs obligations, en particulier en ce qui concerne la vitesse.

Voici, à ce sujet, les trois exemples significatifs cités par M. Verneaux : « D'après la convention passée avec la Compagnie des Messageries, le 22 avril 1861, pour le service de l'Indo-Chine, qui prévoyait une subvention moyenne de 6 millions suivant une échelle décroissante de 7 millions et demi à 5 millions, celle-ci représentait en moyenne 59 fr. 40 par lieue marine. La vitesse exigée n'était alors que de 9 nœuds et demi. Pour le même service la convention du 30 juin 1886 a prévu une subvention de 32 francs par lieue marine, en exigeant une vitesse de 13 nœuds. Celle du 5 novembre 1894 abaisse enfin la subvention à 31 francs, en exigeant la même vitesse.

« Pour les lignes de la Méditerranée, la subvention est descendue, de 28 fr. 53 par lieue marine à 14 fr. 806, tandis que la vitesse exigée passait de 12 à 13 nœuds.

« Pour les lignes du Brésil et de La Plata, la subvention a été abaissée de 46 fr. 12 par lieue marine à 17 fr. 806, la vitesse exigée étant élevée de 9 nœuds $1/2$ à 13 nœuds. » (1)

Si l'Etat a pu diminuer ainsi la rémunération par lieue marine, c'est que les frais de la navigation à vapeur, considérables dans les débuts, ont peu à peu

1. René Verneaux, *L'Industrie des transports maritimes au commencement du XX^e siècle*, pp. 116 et 117.

diminué. Les progrès de la science ont permis d'obtenir de meilleurs résultats à moins de frais. Mais, tandis que ces raisons contribuaient à inciter le Gouvernement à réduire ses sacrifices, d'un autre côté la concurrence étrangère allait lui en imposer de nouveaux.

Cette concurrence avait lieu surtout sur un point : la vitesse. Chaque compagnie allait essayer de devancer sa rivale, ne fut-ce que d'une heure, ne fut-ce que de quelques minutes. C'était un sûr mais onéreux moyen de réclame. La vitesse, n'a-t-on cessé de répéter, coûte très cher. Pour ne point rester en arrière, la France a dû, elle aussi, se lancer dans cette voie. (1)

Le gouvernement a demandé aux compagnies des paquebots rapides et, comme conséquence, il a dû s'imposer des sacrifices et maintenir le chiffre de ses subventions. Cela était indispensable. Les lignes subventionnées peuvent en effet, être considérées comme faisant partie de l'outillage national nécessaire à la vie économique du pays, ainsi qu'à sa grandeur et à son prestige.

1. La Compagnie Générale Transatlantique vient de mettre en service, en 1906, sur la ligne de New-York, un magnifique paquebot-réclame « *La Provence* » ; ce navire a une longueur de 190 m. 67, une largeur de 18 m. 78, un déplacement en charge normale de 19. 189 tonnes et une puissance de 30.000 chevaux. Sa vitesse dépasse en moyenne 21 nœuds, en septembre 1907 il a effectué une traversée à la vitesse de 21 nœuds, 75 ; il a été muni, ainsi que la *Lorraine* et la *Savoie*, d'appareils de Télégraphie sans fil à longues distances, ce qui permet, non seulement de recevoir des communications en permanence de la terre, mais encore d'organiser un service d'informations, publiées par un journal imprimé quotidiennement à bord. Ce paquebot réunit toutes les qualités de vitesse, de confort et de luxe qu'il est possible d'exiger.

CHAPITRE II

Objet des Subventions

§ 1. — *Protection de l'industrie nationale*

Dès les premières lois sur les services maritimes postaux, on s'est préoccupé de mettre à profit l'occasion ainsi offerte de venir en aide, dans une certaine limite, à l'industrie nationale.

Avant même que l'exploitation fut confiée à des compagnies subventionnées, au cours de la discussion de la loi de 1835 pour l'établissement des lignes de la Méditerranée, M. Arago demandait que les machines fussent construites en France, afin de développer chez nous cette industrie. Le ministre des Finances répondit à M. Arago que les machines seraient achetées en France à condition, toutefois, qu'elles soient aussi parfaites et d'un même prix que celles fabriquées en Angleterre.

En 1840, à la chambre des pairs, on réclama de même la construction des machines en France. Le président

du Conseil, qui était alors M. Thiers, déclara que le Gouvernement ne pouvait s'engager formellement à faire construire en France, parce que l'outillage nous faisait défaut, mais il donnait cependant l'assurance qu'il ferait son possible pour sauvegarder les intérêts français.

Dans son rapport sur le projet de loi de 1861, pour l'exploitation du service postal entre la France, les Etats-Unis et les Antilles, M. Voruz rappelait que la commission avait été saisie d'un amendement, d'après lequel on devait ajouter à l'art 17 du cahier des charges une disposition ainsi conçue :

« Les seize bâtiments machines et accessoires devront être ou avoir été construits en France » et le rapporteur ajoutait : « Votre commission s'est montrée très favorable au principe de cet amendement ; elle reconnaissait que la construction en France de la flotte transatlantique devait fournir à nos chantiers de coques en fer et à nos ateliers de machines, l'occasion de s'organiser sur une vaste échelle, et qu'il était important de voir ce développement se réaliser, en présence des besoins, sans cesse grandissants, que l'établissement de nouvelles lignes transatlantiques fait naître aussi bien à l'étranger qu'en France,

« Le gouvernement a déclaré ne pouvoir accepter l'amendement, MM. les Conseillers d'Etat nous ont fait remarquer que le Gouvernement avait obtenu déjà de la Compagnie Générale Maritime l'engagement de cons-

truire en France la moitié au moins des seize bâtiments nécessaires, et que cette obligation était suffisante pour fournir aux ateliers français l'occasion de s'installer convenablement pour les constructions de ce genre, que, d'un autre côté, le Gouvernement convaincu de l'efficacité des droits protecteurs accordés à notre industrie, ne pouvait exiger plus de la Compagnie concessionnaire, et conservait l'espoir qu'elle serait amenée à traiter avec nos constructeurs, pour l'autre moitié de son matériel, si des propositions raisonnables et bien combinées lui étaient faites (1). »

En conséquence il ne fut pas donné suite à l'amendement.

L'obligation que l'on n'avait pas voulu insérer dans le cahier des charges de la Compagnie Générale Maritime, sans doute pour ne pas retarder indéfiniment l'ouverture de ces services de l'Atlantique, sur lesquels on légiférait de 1840, on l'imposa, à la même époque, à la Compagnie des Services maritimes des Messageries Impériales.

En effet, d'après l'article 17 de son cahier des charges, la Compagnie devait acheter ou faire construire douze navires. Cet article se termine ainsi : « Ces douze navires devront être ou avoir été construits en France ».

On retrouve des dispositions analogues : dans la loi du 24 juin 1883 sur les services de l'Atlantique Nord,

1. *Moniteur Universel*, 20 juin 1861. n° 286.

article 8 : « Tout paquebot neuf destiné à être affecté au service des lignes indiquées dans l'article 1^{er} devra avoir été construit dans des chantiers situés en France. » (1); dans les articles 15 et 16 des cahiers des charges de 1889 pour l'exploitation des services de la côte occidentale d'Afrique; dans l'article 10 *in fine* du cahier des charges de 1897, concernant l'exploitation du service maritime postal entre le Havre et New-York : « A moins d'autorisation spéciale du ministre, motivée par un cas de force majeure, les travaux de grosses réparations ou de transformation, ainsi que les renouvellements de chaudières, devront être effectués en France »; ainsi que dans l'article 6 du cahier des charges de 1896 concernant le service entre Calais et Douvres (2).

C'est aussi dans un but de protection de l'industrie nationale que l'on a obligé les compagnies à se servir, comme combustible, de charbon français de préférence au charbon étranger.

L'article 19 *in fine* du cahier des charges de 1887

1. Cette disposition est rappelée dans l'article 16 du cahier des charges, dressé en 1901, pour l'exploitation provisoire des services maritimes postaux entre la France, les Antilles et l'Amérique.

2. Cette convention a été renouvelée en 1907; le cahier des charges nouveau reproduit la disposition de l'article 6 ancien, avec la modification suivante : « Toutefois, en cas de différence de prix de plus de 30 o/o, le concessionnaire aura le droit de traiter avec le chantier étranger qui, en acceptant la spécification établie pour la construction, fera le moindre prix. Dans ce cas, le paquebot construit à l'étranger devra être francisé. »

pour les services de la compagnie des Messageries Maritimes stipule que « dans les ports de France, l'approvisionnement en combustible devra, à conditions égales, être constitué exclusivement en charbon d'origine française. »

Cette obligation est reproduite dans l'article 15 du cahier des charges de 1896 pour le service de Calais à Douvres qui contient en outre les dispositions suivantes :

« En cas de réclamation motivée par l'emploi de charbons étrangers, il est statué conformément à l'article 84 (1), les parties intéressées entendues et sur l'avis d'une commission spéciale, instituée par le ministre, comprenant deux membres du corps des mines et deux ingénieurs ou mécaniciens en chef de la marine. Cette commission procède à toutes les analyses et à tous les essais qu'elle juge nécessaires. Les types à essayer sont fournis par le concessionnaire pour les charbons étrangers, et par les concurrents pour les charbons français. Le concessionnaire met à la disposition de la commission des chaudières d'essai.

« Les frais d'essai, y compris ceux occasionnés par la réunion de la commission, sont réglés par le ministre ; ils sont à la charge du concessionnaire, si la réclamation est

1. L'article 84 est ainsi conçu : Toutes les difficultés auxquelles peut donner lieu l'exécution ou l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, sont jugées administrativement par le ministre, sauf recours au Conseil d'Etat.

reconnue fondée, à la charge des réclamants, dans le cas contraire. »

On retrouve des dispositions semblables dans les cahiers des charges des services de l'Algérie et de la Côte occidentale d'Afrique.

Ainsi, comme le fait remarquer M. Verneaux, « les conventions postales obligeant en principe les concessionnaires à n'employer que des navires construits en France, les subventions se trouvent comprendre un nouvel élément : c'est la part prélevée par la construction sur cette allocation, qui est analogue à celle que la construction prélève sur la prime à la navigation ; autrement dit, cet avantage est corrélatif à l'obligation où se trouve le concessionnaire de faire construire ses navires en France. On peut même aller plus loin. Quand pour lui c'est une interdiction absolue d'employer, pour le service postal, un navire de construction étrangère, il est complètement à la merci des constructeurs nationaux (à moins qu'il n'ait lui-même des chantiers), et par suite obligé, éventuellement, à payer un excédent de prix qui peut être de beaucoup supérieur à la part habituellement prélevée par ceux-ci sur les primes à la navigation. En résumé, la subvention postale fait fonction de prime à la construction.

« Bien entendu il s'agit là, comme pour les primes de navigation, d'un rôle dont on ne peut déterminer d'avance l'importance, essentiellement variable selon les effets de la concurrence. Il n'en est pas moins intéres-

sant de noter que, dans le cas où l'emploi de paquebots de construction française est imposé, cette condition constitue un privilège pour les chantiers nationaux » (1).

M. A. Colin conclut d'une façon plus générale que : « les subventions postales constituent bel et bien un encouragement budgétaire à la marine française, un procédé employé pour la seconder dans sa lutte contre la concurrence étrangère, à raison des intérêts publics engagés dans la lutte » (2).

Il est évident que cette obligation pour les compagnies de construire en France constitue un encouragement indirect à nos industries maritimes. L'Etat a saisi l'occasion qui s'offrait à lui pour venir en aide, par ce moyen détourné, à ces industries si fortement compromises.

§ 2. — *Durée des concessions*

Les premières conventions furent conclues avec les compagnies pour une très longue durée. C'est ainsi que la convention du 28 juin 1851, en vertu de laquelle la Compagnie des Messageries Maritimes devenait concessionnaire du réseau de la Méditerranée, était valable pour vingt ans.

Dix ans plus tard, la concession du service de l'Indo-Chine à la Compagnie des Services maritimes des Messa-

1. R. Verneaux, *op. cit.*, p. 115.

2. A. Colin. *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 293.

geries Impériales était faite pour une durée du vingt-quatre ans.

De même, d'après l'article 42 du cahier des charges de 1861 pour l'exploitation des services postaux transatlantiques (ligne des Etats-Unis et des Antilles), la durée du traité devait être de vingt années.

Mais on finit par se rendre compte de l'inconvénient qu'il y avait à se lier pour de si longues périodes ; la navigation à vapeur, alors à ses débuts, fit en très peu de temps de très grands progrès, et l'on jugea utile de réduire la durée des concessions, tout en insérant, d'autre part, des clauses permettant de maintenir en tout temps, l'outillage en rapport avec les progrès incessants de la science.

Actuellement, la durée moyenne des concessions est de dix à quinze ans.

Au cours des discussions des diverses lois sur les services maritimes, on a proposé à plusieurs reprises de réduire cette durée à cinq ans au maximum. Mais à ceci il a été fait l'objection suivante qui nous paraît fort juste :

C'est que les compagnies qui traitent ainsi avec l'Etat, engagent souvent d'énormes capitaux et qu'il ne leur faut pas moins de dix à quinze ans pour l'amortissement, au moins partiel, de leur matériel. Il est à peu près certain, que si l'on voulait réduire la durée des traités, on ne trouverait pas en France, tout au moins pour les grandes lignes, des compagnies qui accepte-

raient d'assurer, dans ces conditions, un service déjà onéreux pour elles.

Dans certains cas, la durée du traité est indéterminée. Ainsi, l'article 45 du cahier des charges, pour l'exploitation provisoire du service des Antilles au Mexique, décide que « le traité aura ses effets à partir du 22 juillet 1901, jusqu'au 31 décembre 1903 inclusivement, sauf renouvellement par tacite reconduction.

De même, l'article 5 de la convention du 21 juin 1905, pour l'exploitation provisoire du service entre le Havre et la côte occidentale d'Afrique, est ainsi conçu : « La durée du présent contrat est fixée à trois ans ; il se continuera de six mois en six mois, par tacite reconduction, à moins qu'il n'ait été dénoncé, trois mois à l'avance, par l'une des parties contractantes. »

La seule concession qui soit d'une durée supérieure aux autres, est celle qui a été faite à la Compagnie des Messageries Maritimes. A l'époque du remaniement de ses services, en 1895, la question de la durée a été soulevée ; le Gouvernement reconnut lui-même, dans l'exposé des motifs, que cette longue durée était un inconvénient.

Dans son rapport au Sénat, M. Boulanger fit remarquer que : « d'une manière générale, il est prudent de ne pas se lier par une durée trop longue avec les compagnies maritimes, parce que les progrès de l'armement et les changements dans les courants politiques ou commerciaux obligent à de fréquentes modifications. Il est

bon que l'Etat puisse reprendre assez rapidement sa liberté, afin de profiter des concurrences et des circonstances propres à déterminer l'économie des transports. »

Mais la Compagnie des Messageries Maritimes en fit la condition *sine qua non* des sacrifices qu'elle devait accomplir et, en particulier, de l'augmentation de vitesse de ses paquebots. C'est ainsi, d'ailleurs, que cette prorogation est motivée dans l'article 8 du cahier des charges de 1895.

Nous concluons de ceci qu'une durée de dix années nous paraît un délai raisonnable qui concilie à la fois les intérêts des compagnies et ceux de l'Etat.

§ 3. — *La Vitesse*

La vitesse, a dit avec juste raison M. Rouvier, est la condition essentielle d'un service postal (1).

Cette question de la vitesse prend en effet tous les jours une importance de plus en plus grande. La lutte est ouverte actuellement sur ce point.

C'est pour essayer d'obtenir le *record*, que les puissantes compagnies anglaises et allemandes ont fait construire ces géants de la mer, tels que le *Campania*, le *Lucania*, le *Kaiser Wilhem der Grosse*, dont on relate avec grand fracas les traversées sensationnelles.

1. Rapport sur le projet de loi pour les services maritimes entre le Havre et New-York. (Chambre, séance du 1^{er} février 1883).

Il faut reconnaître, cependant, que le champ d'action de ces paquebots-réclame est assez restreint. Ce n'est guère que dans l'Atlantique, et en particulier entre l'Europe et l'Amérique du Nord, que l'on se livre ainsi à une concurrence aussi acharnée.

Dans les autres mers certes, la concurrence existe toujours, mais elle ne porte plus sur cette seule question de la vitesse ; les conditions de la navigation sont loin, en effet, d'être les mêmes. C'est ce que faisait remarquer avec raison M. Antide Boyer dans son rapport sur le projet de loi pour le renouvellement du contrat avec la Compagnie des Messageries Maritimes : « Les paquebots qui naviguent entre la France et l'Amérique du Nord peuvent supporter une chauffe intensive, parce qu'ils font le voyage d'une seule traite, et qu'un assez long arrêt, avant leur retour, leur permet de réparer les conséquences d'une très grande accélération, soit du côté des machines, soit surtout du côté des chaudières. Les navires d'Extrême-Orient font, au contraire, de nombreuses escales, où leur arrêt est insuffisant pour permettre d'importants nettoyages aux appareils de chauffe.

« Dans l'Atlantique Nord, les éléments du trafic en voyageurs permettent d'utiliser des navires pouvant recevoir plus de mille passagers de chambre, mais dont les facultés, au point de vue du transport des marchandises, sont presque nulles ; tandis que pour le service d'Indo-Chine et d'Australie, les paquebots, aménagés

pour quelques centaines de passagers de chambre, doivent être susceptibles de trouver dans le produit du trafic des marchandises un appoint indispensable (1) ». Or, il est indéniable que si l'on est obligé de réserver la majeure partie de la cale pour les marchandises, il ne reste pour les machines et le combustible qu'une place restreinte, on ne peut donc marcher qu'à une vitesse moyenne.

Que coûte, approximativement, l'augmentation de vitesse ? Il est impossible en effet de donner une formule rigoureusement exacte ; celle qui est généralement adoptée est la suivante : *La vitesse croît comme la racine cubique de la puissance motrice développée par la machine*. Il est donc facile de comprendre qu'il arrive un moment, où l'augmentation de vitesse est dans une disproportion telle avec le prix qu'elle a coûté à produire et le bénéfice probable, que l'on doit s'arrêter, si l'on ne veut exploiter à perte. Nous rappelons que, dans les navires rapides, la machinerie et le combustible occupent une place considérable, de sorte qu'il faut supprimer presque totalement le transport des marchandises pour s'en tenir à celui des passagers de cabine. De ceci découle encore une diminution de bénéfices.

Au début de la législation sur les services maritimes, la France s'est vite laissé devancer pour la vitesse, en particulier par l'Angleterre. Cela tenait à diverses causes :

1. Chambre des députés. *Annexes*, session extraordinaire, 1894 n° 1109.

1° Les contrats étaient faits pour une trop longue durée, si bien qu'une vitesse qui pouvait être considérée comme très satisfaisante, lors de la promulgation d'une loi, était tout à fait *rétrograde* au bout de dix ans et il fallait attendre jusqu'à l'échéance de la convention pour la modifier :

2° La moyenne exigée était fixée, d'une manière immuable pour toute la durée du contrat, et, comme le faisait avec raison remarquer M. Félix Faure en 1883, les compagnies n'avaient aucun intérêt à faire des progrès ;

3° Enfin, on prenait toujours comme moyenne obligatoire, lors de l'établissement d'une nouvelle convention, celle qui était couramment employée au moment où l'on traitait, on aurait dû, au moins, majorer légèrement et escompter les progrès futurs de la science.

Il est curieux de constater que lors de la création de notre réseau de services maritimes et à propos des divers renouvellements de contrats, il s'est trouvé des orateurs, souvent même fort compétents, pour déclarer que la navigation à vapeur paraissait avoir dit son dernier mot et que des vitesses de 10 à 12 nœuds ne pouvaient guère être dépassées ; dix ans plus tard on faisait le même raisonnement pour des vitesses de 14 à 16 nœuds !

De nos jours, on ne s'est pas encore tout à fait débarrassé de cette idée, et M. Charles-Roux lui-même estime que « le grand effort est actuellement produit et que les

diverses nations vont entrer, pour quelque temps, dans une période de recueillage obligatoirement ».

Toutefois, M. Charle-Roux fait des réserves pour le cas où l'on substituerait de nouveaux moyens de chauffage et de nouveaux systèmes d'appareils moteurs aux anciens.

C'est probablement de ce côté qu'il faut s'attendre à un nouveau progrès, qui permettra d'accroître encore la rapidité des communications maritimes.

Voyant que les vitesses allaient toujours en croissant, on a cherché un moyen pour inciter les compagnies à tenir compte des progrès réalisés dès leur apparition, et pour les intéresser à transformer leur matériel. On a donc décidé d'accorder aux compagnies un supplément de subvention, quand la vitesse de leurs paquebots dépasserait le minimum exigé par la convention. C'est le système des *primes à la vitesse*.

Il fut appliqué pour la première fois, en France, dans la loi du 24 juillet 1883, et sur la ligne du Havre à New-York, où la concurrence était très vive, ainsi que sur celle des Antilles.

Pour la première ligne la prime était de 12 francs par tonne de jauge brute et par dixième de nœud d'accélération de vitesse, au delà de 15 nœuds; pour la deuxième de 500 francs par traversée et par dixième de nœud d'accélération de vitesse, au delà de 12 nœuds.

A la suite de cette loi, la Compagnie Transatlantique

fil construire quatre grands paquebots qui furent mis en service sur la ligne des Etats-Unis (1).

C'était déjà un progrès, mais il ne donna pas tous les résultats attendus « parce que la loi du 24 juin 1883, avait fixé trop bas le minimum de vitesse à partir duquel la prime était décomptée; c'est encore, et surtout, parce-qu'elle avait fixé ce minimum *d'une manière immuable* pour une période de quinze ans, sans égard aux progrès incessants de la navigation » (2).

Ce défaut était corrigé dans la convention nouvelle qui substituait à ce minimum *l'échelonnement* suivant :

« La vitesse minima réalisée en moyenne annuelle par les paquebots affectés au service maritime postal entre la France et les Etats-Unis sera élevée :

« 1° A 17 nœuds à partir du 1^{er} avril 1900 ;

« 2° A 17 nœuds 5 à partir du 1^{er} juillet 1900 ;

« 3° A 18 nœuds 3 à partir du 1^{er} avril 1903 ;

« 4° A 19 nœuds à partir de la mise en service d'un quatrième paquebot neuf (3). »

Ce système de l'échelonnement obligatoire dans la construction, combiné avec la prime à la vitesse, nous paraît un excellent moyen pour maintenir sans cesse la

1. La *Bourgogne*, la *Bretagne*, la *Champagne* et la *Gascogne*.

2. Exposé des motifs de la loi du 8 juillet 1898. Chambre, *Annexes*, n° 2678.

3. Article 5 du cahier des charges de 1898 pour le service du Havre à New-York.

vitesse de nos paquebots en rapport avec celle des paquebots étrangers.

La prime à la vitesse était fixée, à partir de la mise en service du premier paquebot à construire, à raison de 25 francs par tonne de jauge brute, et par dixième de nœud d'accélération sur la vitesse de base.

De plus, bien que le chiffre global de la subvention restât le même, on diminuait la subvention fixe pour reporter cette somme sur la prime à la vitesse, qui se trouvait ainsi portée de 1.200.000 francs à 1.680.000 fr.

A un certain moment, lors de l'élaboration de la loi du 1^{er} juillet 1901, on songea à substituer un nouveau système à l'ancien, on aurait voulu combiner la subvention avec la prime à la marine marchande ; l'exposé des motifs constate que « le concours financier de l'Etat ne constitue pas, pour les entreprises qui en profitent, un stimulant assez efficace vers le progrès ; les résultats qu'il a donnés, au point de vue du développement de notre marine marchande, ne sont pas en rapport avec les sacrifices qu'il a coûtés et qu'il impose encore au Trésor. Assurées contre la concurrence par le subside qu'elles reçoivent de l'Etat les compagnies maritimes ne sont pas suffisamment incitées à l'amélioration de leurs services. »

D'après les conclusions de la Commission, que le Gouvernement avait acceptées, les concessionnaires devaient toucher pour leurs services : 1° la prime à la navigation ; 2° une subvention proprement dite, ou sur-

prime postale, qui serait en rapport constant avec la prime à la navigation ou la compensation d'armement.

Dans tous les cas, la surprime postale ne pouvait être inférieure à un minimum fixé d'avance. Les dispositions que l'on comptait insérer dans la loi sur la marine marchande, alors en préparation, ne permirent pas de mettre ce système à exécution, et la Chambre vota, sans discussion, la loi du 1^{er} juillet 1901 pour l'exécution provisoire du service.

On conserva cependant la prime à la vitesse ; l'article 3 de la convention signée le 5 juillet 1901 est en effet ainsi conçu :

« Indépendamment de la subvention fixe, si la vitesse moyenne annuelle obtenue sur les lignes de Saint-Nazaire à La Vera-Cruz, de Saint-Nazaire à Colon et du Havre-Bordeaux-Pauillac à Colon, évaluée conformément aux dispositions de l'article 43 du cahier des charges, excède douze nœuds, la Compagnie Générale Transatlantique aura droit à une prime de vitesse, calculée à raison de cinq cents francs par traversée accomplie sur ces lignes, et par dixième de nœud d'accélération au delà de douze nœuds. Le montant de la prime de vitesse ne pourra excéder quatre cent mille francs par an. »

Bien que ces primes à la vitesse constituent un progrès, elles pourraient encore être perfectionnées et modifiées de façon à rétribuer, autant que possible, le

concessionnaire proportionnellement aux sacrifices qu'il s'impose.

§ 4. — *Les paquebots-poste, croiseurs auxiliaires*

Le service des paquebots-poste ayant d'abord été exploité par l'Etat, il est naturel que le Gouvernement ait songé à incorporer, à un moment donné, ces navires dans sa flotte de guerre ; ils étaient d'ailleurs desservis par des équipages, officiers et marins, de la marine de l'Etat.

M. le comte Daru, dans son rapport à la Chambre des pairs sur le projet de loi de 1840, faisait ressortir le double rôle que les paquebots auraient à remplir « Appliqués pendant la paix à l'accroissement et au maintien de notre commerce, ils pourront se transformer, en temps de guerre, en navires de combat, revêtir tour à tour le double caractère d'arme défensive et de moyen de transport (1) ». Et l'article 3 de la loi du 16 juillet 1840 est ainsi conçu : « Les bâtiments à vapeur du Gouvernement devront être construits de manière à porter, au besoin, de l'artillerie. »

Lorsque le service fut assuré par des compagnies subventionnées, le Gouvernement se réserva la faculté de faire examiner les navires par une commission spéciale.

Mais bientôt les obligations du concessionnaire devin-

1. *Moniteur Universel*, 2 juillet 1840.

rent plus strictes. L'idée du Gouvernement était de faire des paquebots des instruments de combat dès le temps de paix. Il fallait pour cela prévoir à l'avance certains dispositifs dans la construction de ceux-ci permettant, du jour au lendemain, de les transformer en engins de guerre.

Dès 1887, nous trouvons dans l'article 20 du cahier des charges des Messageries Maritimes les stipulations suivantes : « Au début de la construction, la Compagnie communiquera au ministre tous les plans d'emménagement tels qu'elle les aura arrêtés pour le service postal et commercial. Le ministre fera étudier les dispositions à prendre en vue de l'établissement rapide, en temps de guerre, de pièces d'artillerie à bord de ces paquebots. Le ministre aura le droit d'exiger de la Compagnie les consolidations partielles de la coque qu'il jugera utiles dans les emplacements prévus pour l'établissement de cette artillerie. Il pourra également exiger la mise en place des organes destinés à l'attache et à la manœuvre des pièces, des parois mobiles pour la facilité du tir et des passages de poudres et munitions à travers les ponts, tant que ces dispositions ne seront pas de nature à gêner le service habituel du bord. Les consolidations et installations précitées ne pourront être exigées que pour un nombre maximum de six pièces, dont le poids et les efforts de réaction ne dépasseront pas ceux de la pièce de 14 centimètres du modèle supérieur.

« Pour les navires déjà construits, la compagnie aura seulement à communiquer les plans d'emménagement de ces navires afin que le ministre de la Marine puisse faire étudier, à l'avance, les dispositions à prendre pour approprier les dits navires au service de guerre. Si le ministre croyait nécessaire ou possible de faire établir, dès le début de la concession, ou en cours d'exécution, une partie de ces installations, sans toutefois amener aucun retard dans le service, les dépenses seraient à la charge de l'Etat. »

Les articles 24 du cahier des charges de 1901, pour l'exploitation du service postal entre la France et l'Amérique centrale, et 16 du cahier des charges de la ligne du Havre à New-York, contiennent des dispositions analogues.

Etant donné ces clauses on peut dire que, dans certains cas tout au moins, le chiffre de l'allocation représente, pour une part, une *subvention militaire*. Ces subventions militaires existent en Angleterre distinctes de la subvention postale (1).

Quant à la valeur des paquebots-poste comme croiseurs auxiliaires, et à leur rôle en temps de guerre,

1. En échange de cette subvention militaire l'Amirauté acquiert le droit de prendre possession, en tout temps et en tout lieu, de certains navires qui ne peuvent être aliénés par leur propriétaire sans que l'Etat exerce son droit de préemption, moyennant un prix établi d'avance. En cas de guerre, l'Etat sait ainsi tout de suite quels navires il a à sa disposition et ce qu'il doit déboursier. A part l'approbation des plans du navire par l'Amirauté, cette subvention, en temps de paix, n'occasionne à la compagnie qui en bénéficie aucune charge spéciale.

c'est une question qui est encore aujourd'hui vivement controversée. Certains, comme M. Lockroy, affirment que « les croiseurs auxiliaires auront un rôle important à jouer, soit comme éclaireurs d'escadre, soit même comme porteurs de charbon, soit encore comme courriers pour transmettre les ordres » (1). Ce dernier rôle est devenu sans utilité du jour où la Télégraphie sans fil est entrée dans le domaine de la pratique. Pour M. Raiberti, député de Nice, le rôle des paquebots croiseurs auxiliaires serait de « forcer les blocus, porter les dépêches, établir des communications rapides entre la métropole et les colonies, transporter les troupes, ravitailler les ports, servir d'éclaireurs à la marine de guerre, faire la course aux paquebots des nations ennemies, enfin combattre les similaires ».

M. René Verneaux pense que c'est pour les États un moyen excellent d'accroître leur puissance guerrière sans augmenter outre mesure leurs charges.

M. Charles-Roux estime que leur rôle doit être plus modeste. « Il convient, dit-il, de n'avoir qu'une confiance très relative dans les paquebots armés en croiseurs auxiliaires comme navires de combat. Quelque excellent que soit un croiseur de cette nature, dès l'instant qu'il se trouvera à portée du plus ordinaire cuirassé ou croiseur protégé, il ne tiendra pas cinq minutes, et un seul obus bien pointé le coulera ou le mettra tout au

1. Sénat, séance du 5 juillet 1898.

moins dans un tel état d'infériorité, qu'il sera fatalement capturé » (1).

Cependant, ils pourraient être utiles pour le transport des troupes ou le ravitaillement des ports. Dans ces deux derniers cas, il serait d'ailleurs prudent de les faire convoyer par des navires de guerre.

A ceci il faut ajouter la remarque suivante que fait M. Colin, c'est que « autrefois les guerres maritimes étaient interminables, il suffisait de quelques transformations insignifiantes pour faire d'un brick de commerce un corsaire convenable ; on n'avait qu'à percer quelques sabords, augmenter la voilure, embarquer quelques caronades avec des vivres, des armes et des munitions. Aujourd'hui, avec les progrès accomplis dans les constructions navales, il faudrait de longues semaines pour faire du plus splendide paquebot un croiseur fort médiocre. Et au bout de quelques semaines on risque fort que la guerre la plus acharnée se trouve terminée, ou tout au moins entrée dans une phase décisive. » (2).

Nous pensons cependant que, sans s'exagérer les secours qu'une marine de guerre peut tirer d'une marine auxiliaire, il est bon pour un État d'avoir, le cas échéant, sous la main, de solides paquebots pour remplir des missions secondaires ; il semble que le rôle d'éclaireurs ou d'estafettes soit celui qui leur convien-

1. Charles-Roux. *op. cit.*, p. 132.

2. A. Colin, *op. cit.*, p. 388.

draît le mieux ; placés en avant-gardes et en flanc-gardes, les croiseurs auxiliaires, préalablement munis d'appareils de Télégraphie sans fil accordés avec ceux de leur escadre, rendraient de bons services à l'armée en marche. Ils devraient, bien entendu, se replier en arrière au moment du combat.

Dans tous les cas, pour remplir leur rôle d'auxiliaires, il est indispensable que les paquebots aient une marche rapide. Ceci est donc une nouvelle raison pour tâcher d'obtenir des compagnies, lors du renouvellement de leurs concessions, des vitesses toujours plus grandes.

§ 5. — *Obligations qui résultent des diverses lois
sur la Marine marchande*

L'article 9 de la loi du 29 janvier 1881 sur la Marine marchande décide que les navires affectés aux lignes subventionnées seront exceptés de la prime. D'autre part, en compensation des avantages qui résultent pour les armateurs de l'institution des primes, certaines obligations leur ont été imposées, en particulier en ce qui concerne le service postal.

L'article 10 de la loi de 1881 les résumait ainsi :
« Tout capitaine de navire, recevant l'une des primes fixées par l'article 9 de la présente loi, sera tenu de transporter gratuitement les objets de correspondance qui lui seront confiés par l'Administration des Postes,

ou qu'il aura à remettre à cette administration, en vertu des prescriptions de l'arrêté des consuls du 19 germinal an X. Si un agent des postes est délégué pour accompagner les dépêches il sera également transporté gratuitement. » (1).

Ces obligations furent précisées dans le titre IV du décret du 25 juillet 1893, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 30 janvier 1893 sur la Marine marchande, sous la rubrique : « Obligations imposées aux armateurs en ce qui concerne le service postal. »

Voici ces dispositions :

Art. 31. — Tout capitaine d'un navire bénéficiant de la prime à la navigation est tenu de faire prendre les dépêches postales et, s'il en est requis, les valises diplomatiques, et d'en effectuer la remise dans les bureaux de poste, gares de chemins de fer, consulats ou à bord des paquebots correspondants désignés par l'Administration et suivant les dispositions arrêtées par elle. — Il peut également être tenu de transporter une boîte aux lettres mobile et de la présenter aux agents des postes chargés d'en opérer la levée dans tous les ports où il aborde.

Art. 32. — L'Administration des Postes et des Télégraphes peut, toutes les fois qu'elle le juge utile, requérir l'embar-

1. Les articles 25 et 26 du règlement d'Administration publique du 17 août 1881 pour l'application de la loi sur la Marine marchande développaient cette dernière disposition.

quement, pour accompagner les dépêches, d'un agent des postes sur un navire bénéficiant de la prime, soit au départ de France, soit sur tout autre point du parcours (1).

Cet agent est chargé de la réception, de la conservation, du tri et de la livraison des dépêches, valises et correspondances. Un homme d'équipage est mis à sa disposition pour la manutention des sacs de dépêches et le service de peine et reçoit, à raison de ce concours, une indemnité dont le chiffre est fixé par l'Administration.

Art. 33. — L'agent des postes est traité comme les passagers de première classe, où, à défaut d'installation pour passagers de première classe comme les officiers du bord. Les frais de nourriture sont remboursés conformément aux prix du tarif du navire pour les fonctionnaires.

Il est mis à sa disposition un local fermant à clef, placé en lieu sûr, suffisamment vaste et approprié pour permettre de trier les correspondances et l'entrepôt des dépêches. L'agent des postes peut disposer d'une embarcation convenablement armée, pour l'embarquement et le débarquement des dépêches, toutes les fois que les besoins du service l'exigent.

Art. 34. — L'armateur est tenu de pourvoir au transport de l'agent des postes, ainsi que des dépêches ou valises qu'il accompagne, entre le bord et les bureaux où s'effectue la livraison de ces dépêches et valises.

1. En vertu de cet article l'Administration fait naviguer un Contrôleur des services maritimes sur les lignes libres de Dunkerque et de Marseille à la Côte Occidentale d'Afrique, ainsi que sur les lignes de l'Amérique du Sud qui ne sont plus obligatoires depuis 1906.

Les frais de ce transport, ainsi que les frais qui peuvent résulter de l'application de mesures quaranténaires aux dépêches et valises, sont à la charge de l'armateur.

Le débarquement des dépêches s'effectue aussitôt après l'admission en libre pratique, sans attendre la mise à quai du navire, et avant tout débarquement de passagers et de marchandises.

Art. 35. — Tout capitaine ou armateur d'un navire bénéficiant de la prime est tenu de coopérer, sur la réquisition de l'Administration des Postes, au service des colis postaux. Il est soumis, de plein droit, aux obligations et bénéficie des avantages résultant des lois, conventions internationales, règlements et tarifs établis ou à établir en matière de colis postaux.

Art. 36. — L'accomplissement des obligations imposées, en ce qui concerne le service postal, aux capitaines de navires, recevant une prime de navigation par application de la loi du 30 janvier 1893 combinée avec l'arrêté des consuls du 19 germinal an X, est une condition du droit à la prime. »

Un contrôle est établi par l'Administration des Postes et des Télégraphes ; celle-ci, en effet, doit délivrer « un certificat constatant que le capitaine a rempli toutes les obligations qui lui sont imposées par les lois susvisées. Ce certificat est joint au dossier de liquidation du solde de la prime. »

Ces dispositions ont été reproduites dans le titre V du décret pour l'application de la loi du 7 avril 1902.

Enfin, d'après l'article 6 du décret du 31 août 1906, les dispositions concernant le service postal, insérées dans le décret du 9 septembre 1902 sont applicables aux navires bénéficiant de la compensation d'armement instituée par la loi du 19 avril 1906.

CHAPITRE III

Modes de Concession

L'Etat a employé successivement l'un et l'autre mode de concession : adjudication ou traité de gré à gré, lorsqu'il s'est agi de faire exploiter par l'industrie privée une ligne postale maritime.

Il est bon de remarquer cependant que le premier système employé a été celui qui consiste à traiter directement avec le concessionnaire. C'est ainsi qu'en 1850 le service de la Corse fut confié, par un traité de gré à gré, à la Compagnie Valéry. Il n'était guère possible d'ailleurs, à pareille époque, de procéder autrement pour les deux raisons suivantes que l'on retrouve dans le rapport à l'Assemblée nationale : c'est que la situation générale des affaires commerciales ne permettait pas à l'Administration d'espérer recevoir de nombreuses soumissions ; d'autre part, qu'il était de notoriété publique que la Compagnie Valéry, ayant déjà sur les côtes de la Corse des services organisés, était la seule en mesure

de se charger du transport des dépêches entre Marseille et ce pays.

De même, en 1851, c'est un traité de gré à gré qui fut conclu avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'exploitation des services de la Méditerranée abandonnés par l'Etat ; là encore, ce qui avait décidé le Gouvernement à agir ainsi, c'était la confiance qu'inspirait la nouvelle Société issue de la vieille Compagnie des Messageries Nationales, qui avait fait ses preuves dans l'exécution d'un service de transport par terre ; c'était aussi l'importance de ses capitaux.

Lorsqu'en 1861 les services de l'Extrême-Orient furent créés c'est encore le système de la concession directe qui fut employé. Il parut naturel de les confier à la Compagnie des Messageries Maritimes qui avait assuré le service de la Méditerranée à la satisfaction de tous, et pour laquelle ils constituaient comme le prolongement normal des lignes déjà existantes.

Le Gouvernement n'était cependant pas, comme on pourrait le croire, hynoptisé par ce système de contrat de gré à gré ; à diverses reprises il essaya le système de l'adjudication. Il faut reconnaître que ces diverses tentatives ne furent pas couronnées de succès. Ce n'est qu'au cours de ces dernières années que l'on a pu arriver, par le moyen de l'adjudication, à un résultat pratique.

Donc, en 1872, une adjudication qui eut lieu le 16 septembre pour les services de la Manche ne donna pas

de résultat. De même, lorsque en 1883 le contrat de la Compagnie Générale Transatlantique vint à expiration, on essaya d'avoir recours à l'adjudication. Pour le premier lot : Havre, New-York ; en dehors de la Compagnie Transatlantique un seul soumissionnaire se présenta ; quand au deuxième lot : Amérique, Antilles ; la Compagnie Transatlantique fut seule à se présenter. On dut lui conserver l'exploitation des deux lignes ; là encore la tentative du Gouvernement avait échoué.

Il devait avoir plus de succès quelques années plus tard. Le 15 mars 1889 une loi autorisait le ministre du Commerce et de l'Industrie à mettre en adjudication, pour une période de quinze années consécutives, l'exploitation entre la France et la côte occidentale d'Afrique de deux services maritimes postaux ; le premier avait pour point de départ le Havre, l'autre Bordeaux.

Il fallait pour concourir être au préalable agréé par une commission spéciale.

Pour le premier lot deux compagnies se présentèrent : la Compagnie des Chargeurs Réunis et la Compagnie Fraissinet. Ce fut la première qui fut déclarée adjudicataire par procès-verbal du 20 mai 1889 (1).

Pour le second lot, les soumissionnaires étaient la

1. Ce premier lot a été remis en adjudication en vertu de la loi du 5 mai 1906 (art. 1). Une soumission a été déposée le 16 mars 1907 par la Compagnie des Chargeurs Réunis, ancienne concessionnaire, et aucune offre de surenchère n'ayant été présentée, elle a été déclarée adjudicataire par procès-verbal du 5 avril 1907.

Compagnie des Messageries Maritimes et la Compagnie Fraissinet. Cette dernière fut déclarée adjudicataire par procès-verbal du même jour. Nous avons vu (1^{re} partie, Chap. II, § 1) que les tentatives faites par le Gouvernement pour mettre en adjudication en 1895 les services de l'Algérie furent infructueuses.

La loi du 3 janvier 1903 vint autoriser le ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes à mettre en adjudication, pour une période de quinze ans, et moyennant une subvention annuelle de cinq cent cinquante mille francs, l'exploitation des services maritimes postaux de la Corse.

L'article 2 de la loi prévoyait que le concours s'établirait sur la vitesse à réaliser en moyenne annuelle pour chacun des services compris dans la concession.

Une seule soumission ayant été déposée par la Compagnie Fraissinet, il n'y eut pas lieu à la surenchère ni à la réadjudication prévue par l'article 4 de la loi. L'adjudication provisoire fut donc confirmée le 25 mars 1905.

Comme on le voit, ces résultats sont bien modestes.

Donc jusqu'à présent, pour les grandes lignes tout au moins, c'est le régime de la concession directe qui paraît être la règle.

On a parfois contesté à l'Etat, au cours des discussions au Parlement sur les services maritimes, le droit de traiter ainsi de gré à gré.

En effet, d'après l'article 1 du décret des 18-20 novembre 1882, relatif aux adjudications et aux marchés pas-

sés au nom de l'Etat, « les marchés de fournitures ou transports, au compte de l'Etat, doivent être faits avec concurrence et publicité ».

Mais des exceptions sont prévues, nous voyons en effet dans l'article 18 qu'il peut être passé des marchés de gré à gré « pour les objets qui n'auraient qu'un possesseur unique... pour les fournitures, transports ou travaux qui n'ont été l'objet d'aucune offre aux adjudications, ou à l'égard desquels il n'a été proposé que des prix inacceptables... ». Il nous semble bien que la flotte nécessaire pour exploiter une ligne comme celle de l'Extrême-Orient ou de l'Amérique par exemple peut être considérée comme « un objet n'ayant qu'un possesseur unique ».

Ainsi, pour la ligne d'Extrême-Orient si l'Etat n'avait pas traité avec les Messageries Maritimes on ne voit guère avec qui il aurait pu traiter.

C'est donc par suite de circonstances de fait, indépendantes de sa volonté, que le Gouvernement a dû, le plus souvent, renouveler les traités à l'amiable, avec les anciens concessionnaires, pour ne pas être obligé d'assurer lui-même le service. Ceci ne prouve pas que tout soit ainsi pour le mieux. Mais on ne peut pas ne pas tenir compte de ces situations de fait.

Il faut reconnaître que les deux systèmes ont leurs inconvénients et leurs avantages.

Par l'adjudication, le Gouvernement dégage sa responsabilité, il favorise la concurrence entre les diverses

compagnies et peut obtenir des rabais ; il peut de même provoquer la création de compagnies nouvelles.

Par contre, avec le contrat de gré à gré, la responsabilité du Gouvernement est engagée, et il faut reconnaître que s'il y a dans cette attitude plus de risques, il y a aussi plus de courage. D'autre part, on préfère s'adresser à une société qui a déjà une longue expérience du service, et il est permis de supposer qu'elle continuera à faire honneur à ses engagements comme par le passé.

Enfin, comme cela arrive par exemple pour la Compagnie des Messageries Maritimes ou la Compagnie Transatlantique, lorsqu'une société a en mains plusieurs services, il en résulte une certaine économie qui provient de ce que les frais généraux peuvent être réduits. Une seule direction suffit, un seul représentant à l'étranger peut s'occuper de plusieurs lignes ; ces avantages ne sont pas à dédaigner.

En résumé, il semble que le mode de l'adjudication soit préférable, en ce sens qu'il est plus juste, plus égalitaire, plus démocratique, si l'on peut ainsi parler ; malheureusement, il n'est pas toujours possible de l'employer. Il semble en effet qu'il perde « une grande partie de ses avantages lorsqu'on l'applique à des entreprises de l'importance des grands services de navigation. Ces derniers exigent en effet la réunion d'un capital considérable, la création d'un matériel immense, l'établissement d'agences et de correspondants à l'ex-

térieur ; ils présentent en un mot des difficultés d'organisation et d'exécution telles, qu'ils ne sont accessibles qu'à bien peu de concurrents » (1).

L'adjudication paraît être le mode qui convient le mieux à l'établissement des lignes secondaires.

Pour les grandes lignes, il faut reconnaître qu'à l'heure actuelle il serait difficile, sinon impossible, de traiter autrement que de gré à gré. On a reproché souvent à ce système de conduire au monopole, on a pas manqué de formuler les objections qu'il comporte, de faire appel aux idées de concurrence et de liberté et de blâmer le nouveau privilège que l'Etat paraissait vouloir établir en faveur de puissantes compagnies financières ; mais quand il a fallu proposer une solution pratique, on s'est buté à des difficultés insurmontables.

Enfin, il faut reconnaître que les deux grandes compagnies subventionnées françaises : Compagnie Générale Transatlantique et Messageries Maritimes ont rempli honorablement la tâche qu'elles avaient assumée et, à diverses reprises, les partisans de l'adjudication eux-mêmes ont fait impartialement leur éloge.

1. Exposé des motifs du projet de loi de 1887. Chambre, *Annexes*, n° 996, p. 365.

CHAPITRE IV

Condition juridique du paquebot-poste

Comme nous l'avons vu, les services maritimes postaux peuvent être exploités de deux façons différentes : directement par l'Etat sur ses propres navires, comme cela se pratiqua en France en 1835 pour la Méditerranée, ou par l'industrie privée : c'est le régime actuellement suivi.

Lorsque le paquebot est une unité de la marine nationale, il n'est pas douteux que le fait de transporter des correspondances ne lui retire pas sa qualité de navire de l'Etat ; monté par des officiers et des équipages de la marine de guerre il a droit, dans les eaux étrangères, à toutes les immunités et à tous les privilèges reconnus par la pratique internationale.

Mais aujourd'hui, le paquebot-poste est simplement un navire de commerce, une propriété privée et, comme tel, soumis en haute mer et dans les eaux territoriales étrangères à toutes les obligations des navires de com-

merce, en particulier en ce qui concerne les droits de douane et de quai ; enfin il est saisissable.

Cependant, le paquebot-poste est chargé d'un *service public* en échange duquel il reçoit une subvention de l'Etat ; et ceci lui donne un caractère *mixte*, suivant une expression qui a été employée au cours de la discussion du projet de règlement de l'Institut de Droit International sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers (session de 1897).

En France, en particulier, le Gouvernement tient à avoir la haute main sur ses services maritimes et ses paquebots-poste.

Nous savons que dans de nombreux cas il oblige les constructeurs à prendre certaines dispositions pour la transformation rapide de ces navires en croiseurs, au jour d'une déclaration de guerre. De plus, les paquebots sont souvent commandés par des lieutenants de vaisseau de la marine de l'Etat et les équipages, étant donné le système de l'inscription maritime, sont en quelque sorte militarisés. Enfin, on retrouve dans les divers cahiers des charges au chapitre Pénalités la clause de résiliation suivante : « Traité conclu avec un Gouvernement étranger sans l'autorisation de l'Administration. »

Cependant, en droit, on ne peut appliquer aux navires postaux français que les règles auxquelles sont soumis les navires de commerce.

C'est d'ailleurs en ce sens que conclut le projet de règlement de l'Institut de Droit International qui décide

qu'ils ne peuvent revendiquer que les privilèges qui leur sont reconnus par les conventions et les usages.

Les privilèges accordés par ces conventions consistent généralement en exemptions de taxes et de droits ; les navires postaux sont insaisissables et ne peuvent être détournés de leur destination ni sujets à embargo ou arrêt de prince.

Ces immunités ou privilèges ne pourraient s'étendre, pensons-nous, à des navires, non subventionnés, transportant accidentellement des correspondances, comme cela peut avoir lieu en France par application de l'arrêté des consuls du 19 germinal de l'an X ainsi que des diverses lois sur les primes à la marine marchande.

TROISIÈME PARTIE ⁽¹⁾

L'EXPLOITATION

CHAPITRE PREMIER

Exécution des voyages

SECTION I

MATÉRIEL NAVAL

Les concessionnaires ne sont pas tenus d'avoir un nombre fixe de navires pour assurer leur service, il est simplement stipulé dans les cahiers des charges, que « le nombre des paquebots employés par le concessionnaire doit être suffisant pour permettre d'assurer la régulière exécution du service, le bon état d'entretien

1. Nous avons puisé la plupart des renseignements concernant cette partie dans les divers *Cahiers des Charges* des compagnies subventionnées, ainsi que dans le *Règlement sur le Service des Commissariats du Gouvernement et des agents embarqués à bord des paquebots*.

de tous les navires et leur remplacement, sans retard, en cas d'avaries. Dans aucun cas le concessionnaire n'est admis à exciper du manque de matériel ».

Aucun paquebot ne peut être distrait du service, à titre définitif ou temporaire, ni affecté à d'autres parcours, sans une autorisation du ministre.

En cas de perte d'un paquebot, il doit être remplacé dans un délai fixé d'avance et qui varie suivant les compagnies.

Les paquebots doivent être la propriété de l'entrepreneur ou de la compagnie qui exploite.

Ils naviguent sous pavillon français; en outre, ils doivent porter en service le pavillon postal (1) : C'est une *cornette* (2) tricolore comme le pavillon national ; dans la partie bleue supérieure se trouve un carré blanc qui porte en lettres rouges l'inscription : « *Service postal.* »

« L'adjudicataire doit faire connaître les chantiers et ateliers dans lesquels seront effectuées les constructions nouvelles, ainsi que les travaux d'appropriation ou d'entretien qu'il fera exécuter.

« Le ministre se réserve le droit d'exercer sa surveillance tant sur l'ensemble que sur les détails des constructions et des réparations. Il aura la faculté de déléguer, à cet effet, des agents qui pourront se faire

1. Art. 168 du *Règlement*. — « Le pavillon postal doit être hissé à bord des paquebots à l'entrée et à la sortie des ports. » Ceci dans le but de simplifier les formalités et pour accélérer le service postal.

2. La cornette est un pavillon terminé par deux cornes ou pointes.

communiquer les plans et marchés et auxquels les chantiers ou ateliers seront ouverts en tout temps.

« Les paquebots devront être construits solidement, avec des matières de première qualité et dans les conditions des meilleurs paquebots naviguant. »

Les paquebots ne peuvent être affectés au service postal qu'après avoir été soumis à l'examen d'une commission spéciale, nommée par le ministre, qui procède, aux frais du concessionnaire, à tous les essais qu'elle juge utiles. Elle doit s'assurer « que les navires et appareils sont en bon état, d'une solidité suffisante, et propres au service auquel ils sont destinés ; qu'ils satisfont à toutes les conditions du cahier des charges ; que les machines, les chaudières, les récipients de vapeur, ainsi que les locaux où sont installés ces appareils et les soutes à charbon remplissent toutes les conditions exigées par les décrets et règlements en vigueur et notamment par les articles 12 à 31 du décret du 1^{er} février 1893 » (1) ; qu'ils réalisent les vitesses imposées aux concessionnaires ; que le déplacement est conforme à celui qui est exigé.

Un procès-verbal doit être dressé par la commission pour constater l'examen et la recette du paquebot.

Ce procès-verbal doit contenir les énonciations suivantes :

1. Décret relatif aux appareils à vapeur à bord des bateaux naviguant dans les eaux maritimes.

« 1° Le nom du paquebot, son port d'armement et son port d'attache ;

« 2° La date du permis de navigation ;

« 3° Le service auquel il est destiné ;

« 4° Les principales dimensions ;

« 5° Les hauteurs de la ligne de flottaison correspondant au déplacement maximum, rapportées à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison, à l'avant, à l'arrière et au milieu du paquebot ;

« 6° L'origine et le type des chaudières, le nombre de corps, la nature des matériaux employés pour la construction de leurs diverses parties ;

« 7° Les surfaces de grille et de chauffe et la capacité des chaudières, ainsi que les volumes d'eau et de vapeur, dont la somme forme cette capacité ;

« 8° Le numéro du timbre exprimant, en kilogrammes par centimètre carré, la pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner ;

« 9° Le nombre et la définition des soupapes de sûreté, ainsi que les conditions auxquelles elles doivent satisfaire, d'après les règlements en vigueur ;

« 10° Le type et les dimensions principales des machines, ainsi que leur puissance en chevaux de 75 kilogrammètres par seconde, indiquée sur le piston, telle qu'elle résulte des essais ;

« 11° Les dispositions générales de l'appareil moteur ;

« 12° Le nombre, la capacité et le timbre des récipients à vapeur placés à bord ;

- « 13° La vitesse réalisée aux essais ;
- « 14° La surface de voilure ;
- « 15° Le nombre des pompes à incendie, soit à bras, soit à vapeur ;
- « 16° Si le bâtiment possède un collecteur d'incendie sous pression ;
- « 17° Le nombre des pompes d'épuisement, soit à bras, soit à vapeur ;
- « 18° Si les installations permettent de puiser à la cale l'eau de condensation ;
- « 19° Le débit total de tous les moyens d'épuisement qu'on peut concentrer sur un même compartiment envahi par l'eau ;
- « 20° Le nombre des embarcations, ainsi que les appareils, agrès et instruments nécessaires à la navigation dont le paquebot doit être pourvu ;
- « 21° Les systèmes employés pour produire les signaux phoniques ;
- « 22° Si le bâtiment est pourvu d'appareils distillatoires et à glace ;
- « 23° Le nombre maximum des passagers de chaque classe pouvant être embarqués ;
- « 24° Le poids en lourd et l'encombrement en mètres cubes du chargement commercial que peut recevoir le navire dans ses cales ;
- « 25° Le système d'éclairage électrique et l'emplacement des projecteurs électriques ;
- « 26° La valeur approximative du paquebot ;

27° « Que le navire, s'il est de provenance étrangère, a obtenu la première cote d'un des registres de classification admis par le Ministère de la Marine.

« Le procès-verbal constate, en outre, qu'il a été satisfait à toutes les prescriptions du cahier des charges. »

Les épreuves des chaudières et récipients doivent être renouvelées conformément aux décrets en vigueur.

Les paquebots doivent être installés comme les meilleurs paquebots français ou étrangers naviguant dans les mêmes mers.

Ils doivent être munis de tous les objets nécessaires à l'usage des passagers des diverses classes.

La composition et l'effectif minimum des équipages sont parfois indiqués dans le cahier des charges ; dans le cas contraire, c'est le ministre qui statue sur l'avis du département de la Marine, le concessionnaire entendu.

Les paquebots doivent être munis des objets d'armement suivants :

« 1° D'appareils pour combattre l'incendie ;

« 2° De fusées signaux pour permettre d'attirer l'attention en cas de sinistre ;

« 3° D'une sirène ou d'un sifflet à vapeur, à son grave et d'un modèle très puissant ;

« 4° Des embarcations, bouées et ceintures de sauvetage réglementaires ;

« 5° D'un double jeu de remorques ;

« 6° De la série du Code international ;

« 7^o De tous les objets d'armement, de rechange et d'approvisionnement dont la nomenclature et les quantités sont indiqués dans un inventaire dressé, au moment de la recette du paquebot, par la commission d'essais et qui ne peut être modifié sans nouvel examen préalable. »

Enfin, « les paquebots doivent être pourvus de cloisons étanches dont le nombre et la répartition doivent être tels, qu'un compartiment quelconque étant envahi par l'eau, le navire flotte encore avec sécurité. Des dispositions doivent être prises pour assurer, dans des conditions convenables, l'épuisement de l'eau dans les différents compartiments. Il ne doit pas y avoir de porte dans la cloison étanche de l'avant; celles qui seraient établies dans les autres cloisons doivent pouvoir se fermer rapidement en cas de voie d'eau. »

SECTION II

ITINÉRAIRES

« Les jours et heures de départ des paquebots des points extrêmes sont fixés par le ministre, sur la proposition du concessionnaire, en tenant compte des besoins du service postal et commercial.

« L'itinéraire, une fois réglé, est obligatoire dans toutes ses parties et ne peut plus être modifié sans l'autorisation du ministre.

« Les paquebots doivent suivre rigoureusement l'itinéraire officiel. Ils ne peuvent, à moins de modification de service prescrite ou exceptionnellement autorisée par le ministre, faire escale ni relâche sur des points non compris dans l'itinéraire, sauf le cas de force majeure.

« Si les paquebots se trouvent contraints, par suite de force majeure, de relâcher dans un port autre que ceux normalement desservis, l'événement de force majeure est constaté par un procès-verbal dressé par le capitaine et un officier du bord, ou par un extrait du journal de bord ; ces pièces sont visées par l'agent des postes embarqué et, en l'absence de l'agent des postes, par le commissaire du Gouvernement.

« En l'absence d'un agent des postes, si la relâche exceptionnelle a lieu dans un port étranger, le procès-verbal est certifié par le consul ou l'agent consulaire de France ; à défaut de consul ou d'agent consulaire français, par le magistrat du lieu. »

En cas de prolongation de la durée d'une escale pour les mêmes causes, le motif de la prolongation doit-être constaté dans la forme ci-dessus.

Parfois les clauses concernant l'itinéraire sont moins rigoureuses ; ainsi l'article 6 du cahier des charges pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France les Antilles et l'Amérique Centrale, autorise la compagnie concessionnaire, d'une manière générale, « à faire relâcher ses paquebots hors de France, dans des escales non prévues dans les itinéraires officiels, à la

condition de se renfermer dans le délai fixé pour l'exécution de chaque traversée complète. »

De même, l'article 2 du cahier des charges de 1889 pour l'exploitation du service entre Le Havre d'une part Marseille d'autre part et la Côte Occidentale d'Afrique stipule que « en dehors des escales réglementaires, l'entrepreneur pourra desservir facultativement certains points intermédiaires, soit à l'aller soit au retour, à la condition qu'il n'en résulte aucune augmentation de la durée des traversées, ni aucun changement dans la périodicité des départs des points extrêmes (1). »

Les compagnies concessionnaires de ces services peuvent d'autant plus facilement user de cette faveur, qu'il leur est facile de dépasser la vitesse maximum obligatoire. Celle-ci n'est en effet que de 9 nœuds. (2).

« Le départ de France des paquebots ne peut avoir lieu avant l'arrivée des dépêches de Paris. Toutefois, le retard résultant de cette circonstance, et dont la cause doit être mentionnée sur le journal de bord, par le commissaire du Gouvernement, ne peut excéder douze heures sans le consentement du concessionnaire. Celui-ci n'a droit à aucune indemnité pour ce retard.

« Lorsque des circonstances extraordinaires l'exigent,

1. On retrouve une disposition analogue dans l'article 2 du nouveau cahier des charges de 1906 (service de Dunkerque à la Côte Occidentale d'Afrique).

2. Elle a été portée à 12 nœuds dans le nouveau cahier des charges de 1906. (Art. 9.)

les départs peuvent être retardés, sur la réquisition de l'autorité compétente, sans que le concessionnaire puisse prétendre de ce chef, à aucune indemnité. En France, l'entremise du commissaire du Gouvernement ou de son délégué est indispensable pour valider, auprès de l'entreprise, cette réquisition.

« Les heures de départ et d'arrivée, ainsi que tous les incidents de navigation présentant quelque intérêt au point de vue du service, sont consignés sur le journal de bord ».

CHAPITRE II

Le Service Postal

SECTION I

LE SERVICE A BORD

§ 1. — *Obligations du concessionnaire*

En retour de la subvention qui lui est accordée, le concessionnaire s'engage à transporter *gratuitement*, sans limitation de poids, toutes les dépêches que l'Administration des Postes aura à lui confier ; non seulement à chacun des départs réguliers, mais encore toutes les fois que les paquebots feront, sur les lignes concédées, un service supplémentaire ; ainsi que les valises diplomatiques expédiées par le ministre des Affaires étrangères à ses représentants à l'étranger (1).

Les dépêches sont prises et portées gratuitement, par

1. Il y a à ce système une exception pour le service Calais-Douvres ; comme nous l'avons vu plus haut (1^{re} partie, chap. II, § 3) dans le cahier des charges de 1907, la rémunération varie suivant le poids des sacs transportés.

les agents de l'entreprise, aux bureaux de poste des ports d'embarquement et de débarquement.

La compagnie est en outre tenue au transport gratuit d'un agent des postes. Comme nous le verrons plus loin, cette obligation n'est effective que pour certaines grandes lignes. Quoi qu'il en soit, on retrouve dans tous les cahiers des charges la disposition suivante : « Il pourra y avoir à bord de chaque paquebot un agent des postes auquel seront confiées la réception, la conservation et la transmission des dépêches, et qui sera chargé de surveiller, en cours de voyage, l'exécution du cahier des charges (1).

« L'agent des postes aura un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes du bord, ainsi qu'une autorité entière et exclusive pour tout ce qui concerne la réception et la transmission des dépêches qui lui seront confiées.

« Une cabine de première classe sera gratuitement affectée au logement de l'agent des postes. De plus, un local fermant à clef, contigu à cette cabine et approprié pour servir de bureau, sera disposé sur chaque paquebot, d'après les indications qui seront fournies par l'Administration des Postes et des Télégraphes ; ce local devra être bien éclairé et suffisamment grand pour confectionner les dépêches qu'il y aura lieu de former pendant le cours du voyage. Un autre local, placé dans un

1. Sur la ligne Calais-Douvres l'agent anglais qui accompagne la Malle de l'Inde a droit au passage gratuit en première classe.

lieu sûr et convenable et fermant à clef, devra être disposé pour y déposer les dépêches.

« L'agent des postes sera nourri à la table des passagers de première classe, ou à celle des officiers, pendant les relâches, moyennant moitié des prix du tarif.

« Une embarcation convenablement armée sera mise à sa disposition, mais seulement pour les besoins du service. Aucune personne autre que le capitaine ou l'un des officiers n'aura le droit de profiter de cette embarcation dès que les dépêches y seront embarquées.

« S'il n'est point placé d'agent des postes à bord des paquebots, ou si cet agent se trouvait, pendant le cours du voyage, empêché pour une cause quelconque de continuer son service, c'est le commandant du bâtiment qui deviendrait responsable des dépêches, au même titre qu'un agent des postes, et ce, sans avoir droit à une indemnité en raison de ce fait.

« L'Administration se réserve, pour les cas énoncés ci-dessus, de prendre telles mesures qu'elle jugera convenables pour assurer la conservation et l'inviolabilité des dépêches. »

En ce qui concerne le service du transport des colis postaux, les concessionnaires doivent y coopérer conformément aux lois, conventions, règlements et tarifs en vigueur.

Du jour où la *Télégraphie sans fil* a commencé à prendre un certain essor, l'Administration s'est préoccupée de se réserver un droit de surveillance sur l'ex-

exploitation de cette découverte, au cas où ce moyen de correspondre viendrait à être employé à bord des paquebots subventionnés.

Dès 1903 elle faisait insérer dans le cahier des charges des services de la Corse les dispositions suivantes : « Le concessionnaire pourra être tenu d'installer à bord un système de télégraphie sans fil, si l'Administration le demande et lorsque le système sera devenu d'une application courante.

« Il devra se conformer, pour l'exploitation de ce système dans les eaux territoriales françaises, aux instructions de l'Administration, qui exercera son droit de contrôle dans la forme qui lui paraîtra convenable. »

Cette découverte, étant entrée aujourd'hui dans le domaine de la pratique journalière, l'Administration a inséré dans le cahier des charges de 1907 sur le service maritime de la Manche tout un chapitre qui réglemente cette matière (Art. 45 à 55).

Il en a été de même pour le nouveau cahier des charges concernant l'exploitation des services de la Côte Occidentale d'Afrique (art. 43 à 53).

En vertu de ces clauses, le concessionnaire était tenu à de multiples et minutieuses obligations qui pouvaient devenir très gênantes pour lui sans que, d'autre part, l'Administration pût en retirer de grands avantages.

A propos du renouvellement du contrat des services de l'Algérie-Tunisie, on a étudié à nouveau cette question, et voici quelles sont les principales clauses concer-

nant la radiotélégraphie qui seront insérées dans les prochains cahiers des charges que l'Administration aura à établir.

« Le concessionnaire peut installer à bord de ses paquebots des appareils de télégraphie sans fil dont le choix doit être soumis à l'approbation de l'Administration des Postes et des Télégraphes.

« Tous les projets de contrats, arrangements, etc., que le concessionnaire a l'intention de conclure avec les constructeurs d'appareils de télégraphie sans fil, avec les compagnies d'exploitation de télégraphie sans fil ou avec les offices étrangers pour la construction des postes et l'échange des communications radiotélégraphiques, doivent être approuvés, au préalable, par l'Administration des Postes et des Télégraphes.

« L'Administration des Postes et des Télégraphes peut établir des postes de télégraphie sans fil à bord ; les frais d'établissement, d'entretien et d'exploitation sont à sa charge.

« La perception d'une taxe, dite *Taxe de bord*, peut être autorisée par voie de décret, au profit du concessionnaire.

« L'Administration peut, si elle en reconnaît l'utilité, exiger à tout moment et à première réquisition que les postes installés à bord soient desservis par des agents de l'Etat.

« Le concessionnaire doit se conformer aux dispositions législatives et réglementaires à intervenir dans le

service intérieur et dans le service international en matière de télégraphie sans fil. »

Enfin, l'Administration a le droit d'exercer son contrôle sur l'exploitation de la télégraphie sans fil par le concessionnaire.

§ 2. — *Attributions des Contrôleurs des Services maritimes postaux*

Le service postal à bord des paquebots est assuré par des agents de l'Administration des Postes et des Télégraphes anciennement dénommés *Agents embarqués* et qui portent aujourd'hui le titre de *Contrôleurs des Services maritimes postaux* (1).

Ils sont recrutés parmi les agents de l'Administration centrale et des services extérieurs ; ils doivent être au traitement minimum de 2.100 francs, n'avoir pas plus de quarante ans, être bien notés et se recommander par leur sûreté de caractère, leur tact, leur tenue et la connaissance d'une langue étrangère.

Ils ne sont titularisés qu'après avoir accompli plusieurs voyages *d'essai*.

Ils sont actuellement au nombre de trente-trois répartis de la manière suivante :

Commissariat de Bordeaux.....	11 agents
Commissariat de Saint-Nazaire...	4 —
Commissariat de Marseille.....	18 —

1. Décret du 29 mai 1902.

Ils sont placés sous l'autorité du commissaire du Gouvernement du port d'attache de leur résidence.

En dehors de leur traitement fixe, ils reçoivent une *Indemnité de service effectif à la mer* dont le taux varie suivant les lignes et des *Frais d'aide à bord* destinés à rémunérer le ou les matelots qui s'occupent de la manipulation et du transbordement des sacs de dépêches.

« Les contrôleurs des services maritimes sont chargés de l'exécution du service postal à bord des navires sur lesquels ils voyagent.

« Ceux qui sont placés à bord des paquebots subventionnés et effectuant des parcours réglementaires veillent, en cours de navigation, à l'observation des clauses des cahiers des charges des compagnies concessionnaires.

« Au point de vue de l'exécution du service postal, les contrôleurs font, à la fois, office de bureaux sédentaires, de bureaux ambulants et de bureaux d'échange.

« Ils tiennent à la disposition des passagers et de l'équipage des timbres-poste, des cartes postales et des cartes-lettres. Ils reçoivent à la main les lettres et autres objets de correspondance, recommandés ou non, qui leur sont remis pour être affranchis ou enregistrés, ainsi que les lettres ou boîtes de valeur déclarées. Ils émettent des mandats-cartes et paient, dans certains cas, les mandats adressés aux militaires et marins à l'étranger.

« Ces différentes opérations sont effectuées seulement en cours de navigation; elles ne peuvent avoir lieu pendant le séjour des paquebots dans les ports coloniaux ou étrangers où fonctionnent des bureaux de poste relevant d'offices autonomes (1).

« Les timbres-poste et autres formules d'affranchissement, ainsi que les chiffres-taxe sont fournis aux contrôleurs, avant leur départ, par les receveurs du bureau du port d'attache en France. » Ils sont en outre pourvus d'une avance fixe en numéraire de cinq cents francs.

Les contrôleurs doivent être munis du matériel, objets et documents nécessaires au service.

« Une boîte mobile fournie par le concessionnaire est mise à la disposition des passagers et de l'équipage, pour y effectuer le dépôt des correspondances ordinaires. Elle est fixée dans un endroit bien apparent et d'accès facile pour les passagers de toutes classes. Pendant les séjours dans les escales la boîte mobile est placée en face de la coupée d'embarquement, de façon à permettre au public d'y déposer des correspondances. » Celles-ci doivent être affranchies, en cours de navigation, avec des timbres-poste métropolitains et dans les escales avec des timbres-poste de l'office local.

« Les correspondances ordinaires pour les passagers et l'équipage sont remises au commissaire du bord chargé de les distribuer aux destinataires.

1. Art. 11 de la convention postale universelle.

« L'échange des dépêches et l'acheminement des correspondances constituent la partie principale du service des contrôleurs ; ils doivent y apporter le plus grand soin et se conformer exactement aux ordres de service de l'Administration ou du commissaire du Gouvernement.

« Dans des circonstances exceptionnelles et imprévues, ainsi que dans les cas d'urgence, les contrôleurs prennent, de leur initiative et sous leur responsabilité, les mesures les plus favorables à la bonne exécution du service et au prompt acheminement des correspondances.

« Ils rendent compte à l'Administration dans leurs rapports de voyage, et s'il y a intérêt, dans des rapports spéciaux transmis par le premier courrier se dirigeant vers le port d'attache, des dispositions exceptionnelles qu'ils ont prises et des circonstances qui les ont motivées.

« L'emploi de la voie télégraphique, pour correspondre en cours de voyage avec le commissariat n'est autorisé que dans des circonstances graves et en cas d'urgence absolue.

« Les opérations relatives à la réception et à la livraison des dépêches s'effectuent sous les yeux et la responsabilité personnelle des contrôleurs, assistés, pour la partie matérielle du travail, par le patron du canot des dépêches, et par les autres agents de l'entreprise.

« Le transbordement et le transport des dépêches échangées entre le bord et les bureaux de poste ou les gares, dans les ports de départ, d'escale ou d'arrivée, s'effectuent sous la surveillance de l'agent des postes dont la responsabilité est engagée depuis le moment où il a pris livraison jusqu'à celui où il lui est donné décharge. »

Les dépêches sont mises dans la soute *ad hoc* et visitées journellement par le contrôleur qui doit s'assurer qu'elles sont en bon état. Elles sont ouvertes et vérifiées successivement ; l'agent trie, dirige et classe les correspondances qu'elles contiennent.

Les contrôleurs doivent se mettre à la disposition des préposés des bureaux français à l'étranger ou aux colonies, pour leur donner tous les renseignements qui leur sont demandés sur l'exécution du service.

Les correspondances pour les gouverneurs des colonies, les valises diplomatiques, ainsi que les correspondances officielles pour les agents consulaires français, sont remises, autant que possible, directement aux destinataires ou aux personnes accréditées pour en prendre livraison.

Les correspondances pour les officiers ou marins de l'Etat, classées par bâtiments, sont remises aux vaguemestres dans les ports les plus rapprochés du lieu de stationnement des navires.

Dans le cas d'application de mesures sanitaires les agents prennent toutes les mesures nécessaires pour

éviter la détérioration des dépêches et pour leur échange avec l'office local.

« La situation officielle des agents des postes à bord des paquebots leur fait un devoir de se mettre en relations personnelles, alors même qu'ils n'auraient pas de rapports de service à entretenir, avec les gouverneurs des colonies françaises et avec les représentants de la France à l'étranger (ministres, chargés d'affaires, résidents, consuls ou agents consulaires), au concours et à l'appui moral desquels ils peuvent utilement faire appel, tout en conservant une entière liberté d'action, en ce qui concerne les opérations spéciales à l'exécution du service postal dont ils ont seuls la responsabilité. »

Ils se mettent également en rapport avec les commandants des divisions navales et des navires de guerre français, en station dans les eaux coloniales ou étrangères et leur fournissent sur le service postal tous les renseignements désirables.

Ils recueillent de leur côté les indications sur le mouvement probable des navires de guerre.

En cours de route, et durant toute la traversée, les contrôleurs des services maritimes doivent consigner en détail, sur un *Rapport de voyage* tous les incidents concernant le service postal et l'observation du cahier des charges par la compagnie.

Ce rapport contient un tableau intitulé *Marche du paquebot*, qui doit être établi avec le plus grand soin,

car il sert de base au calcul exact de la vitesse réalisée en moyenne annuelle.

Il est divisé en deux parties : *aller* et *retour*, et pour chacune d'elles il doit contenir les énonciations suivantes :

1° Nom des ports de départ, d'escale et de destination ;

2° Distances à parcourir (en milles) ;

3° Dates réglementaires des arrivées (jour, quantité, heures et minutes, matin et soir) ;

4° Dates réelles des arrivées (jour, quantité, heures et minutes, matin et soir) ;

5° Nombre d'heures de marche (réglementaire et effectif) ;

6° Avance et retard ;

7° Vitesse moyenne par heure (1) (réglementaire, effective) ;

8° Temps d'arrêt justifiés (2) ;

9° Observations ;

10° Heures 1° du débarquement des dépêches, 2° de la remise des dépêches au bureau de poste local ;

11° Durée de la station (réglementaire, effective) ;

12° Différence (en plus ou en moins) ;

1. La traversée du canal de Suez ne doit pas entrer dans le calcul de la vitesse.

2. Un extrait du journal de bord doit être fourni pour chaque arrêt justifié.

13° Dates réglementaires des départs (jour, quantième, heures et minutes, matin et soir) ;

14° Dates réelles des départs (jour, quantième, heures et minutes, matin et soir) ;

15° Heures 1° de la remise des dépêches par le bureau de poste local, 2° de l'arrivée des dépêches à bord ;

16° Observations.

Ces divers chiffres sont additionnés et donnent le résultat général de la traversée.

Le contrôleur doit en outre mentionner dans une autre partie de son rapport les diverses circonstances, concernant la situation administrative, commerciale et politique des pays visités, de nature à intéresser l'Administration.

Le commissaire du Gouvernement doit donner son avis sur les observations du contrôleur.

La dernière partie du rapport est une comptabilité très sommaire et en bloc des diverses opérations postales effectuées en cours de route.

Au rapport doivent être joints : les procès-verbaux justificatifs de dérogations à l'itinéraire, les réquisitions de sursis au départ, la copie de la correspondance échangée en cours de route avec le capitaine, les agents de la compagnie, les offices postaux et les autorités locales ainsi que la copie des plaintes portées au registre des réclamations.

Quant au détail des opérations purement postales qui ont été effectuées pendant le voyage, le contrôleur en

rend compte, en recettes et en dépenses, au receveur du port d'attache.

SECTION II

SURVEILLANCE DU SERVICE

« Le contrôle et la surveillance des services maritimes postaux subventionnés sont exercés au nom du ministre :

« 1° Par les commissaires du Gouvernement et leurs délégués ;

« 2° Par le contrôleur des services maritimes postaux à bord des paquebots en cours de navigation.

« Les commissaires du Gouvernement sont nommés par le ministre ; ils sont chefs de service et surveillent l'exploitation des services maritimes postaux subventionnés au point de vue de l'observation des clauses des cahiers des charges des compagnies concessionnaires, ainsi que le fonctionnement du service postal à bord des paquebots.

« Ils ont autorité sur le personnel des contrôleurs, dirigent et vérifient leurs opérations, étudient les mesures d'organisation et assurent l'exécution des dispositions prescrites par l'Administration.

« Ils requièrent l'embarquement des passagers de l'Etat à bord des paquebots.

« Les commissaires du Gouvernement correspondent

directement avec l'Administration centrale sous le timbre des bureaux compétents. »

Ils examinent et vérifient les rapports de voyage, les tableaux de marche des paquebots, les justifications, procès-verbaux et pièces annexés au rapport.

« Il donnent leur avis en regard des observations présentées par les contrôleurs, tant sur ces justifications que sur les incidents de toute nature qui se sont produits au cours du voyage ; ils font à ce sujet à l'Administration toutes les propositions qu'ils jugent utiles. Ils s'adressent directement aux agences des compagnies pour obtenir les explications que nécessiteraient les procès-verbaux ou justifications transmises par les capitaines des paquebots non pourvus d'agents des postes.

« Les commissaires du Gouvernement examinent et discutent les dispositions prises ou les mesures proposées par les contrôleurs en ce qui concerne la réception, la composition ou l'expédition des dépêches. Ils signalent tous les faits de nature à intéresser l'Administration ; relativement à la direction des correspondances, à l'échange et au transit des dépêches ».

Lorsqu'une cause quelconque leur révèle le mauvais état du matériel naval, ils doivent prendre, d'accord avec l'ingénieur de la marine ou le président de la Commission permanente de surveillance, toutes les dispositions nécessaires.

Envers les compagnies « la surveillance des commis-

saires du Gouvernement et de leurs délégués s'exerce principalement sur les points suivant :

- « Exécution des voyages ;
- « Observation des itinéraires ;
- « Etat du matériel naval ;
- « Traitement des passagers à bord ».

Les commissaires du Gouvernement ont le droit de faire à bord des paquebots toutes visites qui leur paraissent utiles.

Autant que possible ils doivent être présents, ou se faire représenter, à l'arrivée et au départ des paquebots et surveiller l'embarquement et le débarquement des sacs de dépêches.

Au cas où un paquebot ne pourrait prendre la mer, ils peuvent, aux risques et périls de l'entrepreneur, prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les dépêches partent à la date fixée.

Ils doivent se rendre compte que les passagers sont traités à bord dans les mêmes conditions que sur les paquebots français ou étrangers naviguant dans les mêmes mers.

Afin de donner aux passagers le maximum de garanties « il est ouvert sur chaque paquebot un *Registre des réclamations*, préalablement coté et paraphé par le commissaire de l'Inscription maritime et visé par le commissaire du Gouvernement du port d'attache, sur lequel les passagers ont la faculté de formuler leurs plaintes ou leurs observations.

« Ce registre est tenu à la disposition de tout requérant par l'officier du bord qui en est dépositaire. Au retour de chaque voyage, une copie, certifiée conforme, des plaintes est transmise à l'Administration (*Bureau des Services Maritimes*), soit par le contrôleur des services maritimes postaux, soit par le commissaire du Gouvernement, qui ont toujours le droit d'exiger la communication dudit registre. »

Enfin, le commissaire du Gouvernement intervient pour valider auprès des compagnies les réquisitions de passage délivrées, au départ de France, par les divers départements ministériels.

Les contrôleurs des services maritimes postaux ont eux aussi, en cours de voyage, des attributions de surveillance. Leur contrôle porte sur l'observation des différentes clauses des cahiers des charges, et plus spécialement des itinéraires, sur le traitement des passagers, la vitesse et l'état du matériel naval.

Nous avons vu (1) qu'aucune modification ne peut être apportée à l'itinéraire et aux escales à moins qu'il y ait force majeure.

Voici quels sont pour l'Administration les divers cas de force majeure.

« Les réquisitions de l'autorité compétente ;

« Les mesures quaranténaires ;

« L'application des règlements sanitaires, douaniers ou des règlements locaux des ports ;

1. 3^e partie, ch. I, sect. II.

« Les hostilités ;

« Le blocus des ports ;

« Les obstacles résultant de la marée, de la nuit et de la brume à l'entrée et à la sortie des ports ;

« Les avaries de machines, lorsqu'elles ne proviennent pas du défaut d'entretien et entraînent l'impossibilité complète pour le navire de se mettre en marche ou de continuer sa route ;

« Enfin toute circonstance qu'il n'est pas au pouvoir de l'entrepreneur ou de ses agents de prévoir, de prévenir ou d'empêcher. »

Cette dernière phrase donne à l'énumération un caractère purement énonciatif.

Il est à remarquer que pour l'Administration, le mauvais temps, le vent, l'agitation de la mer, ne sont pas des circonstances de force majeure.

Lorsqu'un accident ou une avarie se produisent en cours de route, le contrôleur doit prendre, d'accord avec le capitaine, les dispositions nécessaires pour acheminer les dépêches par le premier paquebot en partance pour le lieu de leur destination.

Comme on a pu s'en rendre compte par ce qui précède les pouvoirs du contrôleur des services maritimes à bord des paquebots sont très étendus ; sa mission de surveillance est rendue d'autant plus délicate qu'il a à côté de lui le capitaine du navire, qui, de son côté, étant donnée sa responsabilité, doit avoir un pouvoir absolu aussi bien sur l'équipage que sur les passagers.

Aussi l'Administration a-t-elle précisé de la façon suivante les règles générales auxquelles le contrôleur doit se conformer :

« L'agent des postes embarqué doit observer une attitude courtoise et conciliante dans ses rapports de service avec les agents de la compagnie.

« Le caractère officiel dont il est revêtu, le droit de contrôle qui lui appartient sur les actes de la compagnie, ne l'autorisent pas à s'immiscer dans la conduite du navire, à faire échec à l'autorité du capitaine, à donner des ordres ou à adresser des injonctions directes aux agents de l'entreprise.

« Il doit contribuer, au contraire, et dans la mesure compatible avec ses attributions, à faciliter la tâche des agents de la compagnie ; s'attacher, par l'urbanité de ses manières, par les égards dus aux personnes, à maintenir entre eux et lui l'entente et l'accord nécessaires à la bonne exécution du service ; s'abstenir de toute observation ou protestation, à l'occasion d'incidents qui n'intéressent pas directement l'exécution du service postal, ou de faits non prévus par le cahier des charges ; n'engager aucune discussion verbale avec le capitaine qui est investi d'une autorité absolue pour tout ce qui concerne la discipline et la police du navire.

« Si son caractère officiel est méconnu, si les prescriptions du cahier des charges ne sont pas observées, l'agent des postes se borne à protester dans une forme modérée et à saisir l'Administration de ses griefs. »

CHAPITRE III

Transport des Passagers et des Marchandises

§ 1. — *Transports pour le compte de l'Etat*

Les cahiers des charges des compagnies contiennent toute une série de clauses sur le transport des passagers ou des marchandises pour le compte de l'État.

En général « les passagers fonctionnaires civils ou militaires, ainsi que toutes les personnes voyageant avec l'agrément du Gouvernement, motivé par un intérêt public, sont admis sur les paquebots de l'entrepreneur à 30 0/0 de rabais sur les prix adoptés par lui, tant pour les passagers de première et deuxième classe que pour les passagers de pont, sur la réquisition de l'autorité compétente en France, sur celle des gouverneurs ou des commandants de station navale dans nos colonies, sur celle des agents diplomatiques ou consulaires de France à l'étranger.

« Cette disposition s'applique également, et en conformité avec les règlements des divers départements

ministériels, à la famille ou à la suite des personnes embarquées sur réquisition, alors même qu'elles ne partiraient pas par le même paquebot. »

Les passagers de l'État ont droit, en outre, au transport gratuit d'un certain poids de bagages qui varie suivant la classe.

« Les marins voyageant isolément aux frais de l'État, les soldats convalescents des stations et garnisons coloniales, les indigents, les aliénés et les créoles rapatriés, sont transportés aux frais de l'État, au prix de 7 francs par jour, nourriture comprise ; la nourriture est celle de l'équipage pour les classes énumérées ci-dessus, à l'exception des sous-officiers, qui sont admis à la table des maîtres. Ils sont admis à bord des paquebots : en France, sur la réquisition de l'autorité compétente ; dans les colonies, sur celle des gouverneurs et, à l'étranger, sur celle des agents diplomatiques et consulaires. »

Le nombre des personnes embarquées dans ces conditions est limité, il ne peut être augmenté qu'avec l'autorisation de l'entrepreneur.

En ce qui concerne le matériel, « les compagnies sont tenues de recevoir à bord de leurs paquebots, quand elles en sont requises, jusqu'à concurrence du dixième du tonnage du bâtiment, les armes et approvisionnements de diverses natures destinés au service de l'Etat. Les frais de transport de ces objets sont payés avec un rabais de 30 0/0 sur le prix du tarif établi par la compagnie.

« En cas d'embarquement de munitions de guerre,

toute la responsabilité des risques qu'elles pourraient occasionner demeure à la charge de l'État. Si l'État fait accompagner ces munitions par un agent spécial, la compagnie doit suivre ses indications pour l'arrimage des munitions à bord et les précautions à prendre.

« Il est d'ailleurs bien entendu que la compagnie n'est tenue de recevoir que les quantités d'objets qui peuvent être contenues dans l'emplacement disponible à bord de ses paquebots au moment où elle a été prévenue. »

Quant au transport des fonds du Trésor, il est fait gratuitement, et la compagnie doit prendre toutes les mesures de surveillance et de sécurité qu'il comporte.

Le transport du matériel de l'Etat, du quai à bord et *vice-versa*, est effectué gratuitement par le concessionnaire.

Etant donnés les nombreux corps de troupes que nous possédons en Corse et dans le Nord de l'Afrique, on a dû insérer dans les cahiers des charges des compagnies qui assurent les communications entre la France et ces régions deux clauses spéciales que l'on pourrait appeler militaires :

1° Les départements ministériels ont le droit d'exiger l'embarquement de chevaux et de mulets.

La nourriture de ces animaux est à la charge du concessionnaire, moyennant un prix fixé dans un tarif inséré au cahier des charges ;

« 2° Les départements ministériels ont la faculté de faire transporter dans des barils ou caisses de 100 kilo-

grammes l'un au plus, les poudres, munitions, matières explosibles leur appartenant, sans que le poids total de ces envois puisse excéder 2.500 kilogrammes sur un même paquebot. »

En raison des charges spéciales qui incombent aux compagnies sur lesdites lignes, on leur a réservé, par la disposition suivante, le monopole des transports de l'Etat : « Les départements ministériels s'interdisent, sauf les exceptions ci-après, la faculté de faire transporter leur personnel, matériel, denrées, chevaux ou mulets, par les bateaux à voiles ou à vapeur du commerce d'un port à un port expressément désigné dans le cahier des charges. Ils peuvent utiliser en tout temps les navires à voiles ou à vapeur du commerce pour le transport des poudres et munitions, des matières explosibles ou inflammables et des charbons.

« Dans toutes circonstances extraordinaires ou urgentes, ils ont le droit d'utiliser les bâtiments de la marine nationale.

« En cas d'insuffisance des paquebots affectés par le concessionnaire au service régulier, l'Etat peut se servir des bâtiments de la marine nationale et des navires à voiles ou à vapeur du commerce.

« Le département de la Marine reste libre d'utiliser en tout temps, pour ses transports, les bâtiments de l'Etat, ainsi que les vapeurs et les navires à voiles du commerce, concurremment avec les paquebots du concessionnaire. »

Enfin, sauf cas de force majeure, l'entrepreneur est responsable des pertes et des avaries que le matériel de l'Etat pourrait subir en cours de route.

§ 2. — *Transports pour le compte du concessionnaire*

Les compagnies ont la faculté de transporter pour leur compte des passagers et des marchandises.

Elles déterminent le prix du passage et le taux du fret ; cependant elles doivent, à conditions égales, « accorder la préférence aux expéditions du commerce français, dans l'ordre des demandes d'embarquement, pourvu que ces demandes aient été faites à leurs agents dans les délais fixés et affichés dans chaque agence ».

Pour la Corse, un tarif maximum pour les passagers et les marchandises est inséré dans le cahier des charges.

Les prix de ce tarif ne peuvent être élevés sans autorisation préalable du ministre, mais ils peuvent être abaissés, au gré de l'entrepreneur, à la condition d'en aviser un mois à l'avance l'Administration des Postes et des Télégraphes.

Sur les lignes d'Algérie-Tunisie « il est interdit aux concessionnaires de transporter sur les paquebots, en service postal subventionné des bœufs, moutons, porcs et autres animaux de la race bovine, ovine et porcine, des chiffons, des os, de la poudre, des munitions ou toute autre matière explosible ».

Toute opération commerciale est interdite, soit aux concessionnaires, soit au personnel des paquebots sur les lignes subventionnées.

Enfin « le concessionnaire doit se soumettre scrupuleusement à l'exécution des règlements douaniers, sanitaires et autres, en vigueur dans les ports où touchent ses paquebots ; éviter de recevoir à bord de ses navires des voyageurs affectés de maladies contagieuses, des marchandises de provenances contaminées, des matières dangereuses ou insalubres ; enfin, prendre les précautions nécessaires à l'égard des passagers dangereux à un titre quelconque ».

CHAPITRE IV

Clauses de Garantie

§ 1. — *Cautionnement*

Le concessionnaire doit fournir un cautionnement comme garantie générale de la bonne exécution du service. Le montant de ce cautionnement varie suivant l'importance de la concession.

Voici les chiffres des cautionnements exigés pour les diverses lignes :

Amérique.	1.000.000 fr.
Antilles	1.000.000
Algérie	600.000
Corse.	200.000
Côte Occidentale d'Afrique (Dunkerque)	100.000
Côte Occidentale d'Afrique (Marseille)	100.000

Les cahiers des charges des Messageries Maritimes et du service de la Manche ne contiennent aucune stipulation concernant le cautionnement. S'il n'en a pas été

exigé, c'est que l'on a pensé que le matériel naval des Messageries et le matériel roulant de la Compagnie des Chemins de fer du Nord offraient une garantie suffisante.

Il ne faudrait d'ailleurs pas considérer ceci comme constituant une sorte de traitement de faveur. On trouve en effet dans les cahiers des charges des compagnies, pour lesquelles un cautionnement est exigé, la clause suivante : « Le cautionnement pourra être restitué intégralement ou en partie lorsque, l'exploitation étant en pleine activité, l'entrepreneur aura justifié de la possession d'un matériel naval dont la valeur couvre toute nature de reprises. »

Le cautionnement peut être constitué soit en numéraire, soit en bons du Trésor, soit en rentes sur l'Etat, soit par affectations hypothécaires sur le matériel naval, conformément à la loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime.

L'objet du cautionnement est de « répondre des répétitions à exercer contre le concessionnaire, dans les cas spécifiés au cahier des charges, ou à l'occasion du règlement des comptes relatif au service des colis-postaux, et généralement de tous dommages-intérêts prononcés pour cause d'infraction aux clauses du marché, ainsi que de l'excédent de dépenses qui pourrait résulter des mesures prises pour assurer le service, au lieu et place de l'entrepreneur défaillant, ou bien à la suite de résiliation par mesure disciplinaire, sans préjudice des recours de droit

ouverts à l'Administration, si le cautionnement se trouvait insuffisant, ou s'il avait été remboursé ».

§ 2. — *Pénalités*

Pour assurer la bonne exécution du service, certaines pénalités ont été prévues ; elles peuvent être infligées aux concessionnaires sous forme d'amendes ou de retenues sur la subvention et sont, en général, d'un chiffre très élevé. Cela s'explique, car ils sont chargés d'un service public, et le moindre retard dans un départ ou une arrivée, le moindre changement imprévu dans un itinéraire peuvent avoir une répercussion nuisible aux intérêts politiques, commerciaux et du public en général; ce dernier en particulier étant habitué à un état de choses existant et dont il lui est difficile de se passer même momentanément.

Voici l'énumération des principaux cas pour lesquels des pénalités sont prévues :

En premier lieu, lorsqu'un contrat est conclu entre l'Etat et une compagnie, une date est fixée, à partir de laquelle tous les services doivent régulièrement fonctionner.

Dans le cas où la compagnie ne serait pas prête à cette date, elle encourrait une amende qui, suivant les lignes, varie de 200 à 500 francs par jour de retard.

Ensuite, tout retard au départ de l'un des points extrêmes ou intermédiaires est puni d'une amende qui

est, en général, de 50 francs par heure de retard ; au delà d'un délai de six, douze ou vingt-quatre heures, l'amende est doublée.

Dans ce dernier cas « le commissaire du Gouvernement et, à son défaut, les agents des postes doivent prendre, de concert avec les autorités locales, l'entrepreneur entendu, toutes les mesures nécessaires pour assurer le service des dépêches, et tous les frais résultant des dispositions prises sont mis à la charge de l'entrepreneur.

« L'inexécution totale ou partielle d'un voyage, quelle qu'en soit la cause, entraîne sur la subvention une retenue correspondant au parcours non effectué, sans préjudice de l'amende pour retard. »

Lorsqu'une traversée, entreprise dans les conditions de l'itinéraire, est interrompue par un accident que le concessionnaire ne pouvait ni éviter, ni prévenir, il n'est pas opéré de retenue sur la subvention et l'on considère la traversée comme accomplie en totalité. Les frais de réexpédition des dépêches sont cependant à la charge du concessionnaire.

Lorsqu'un paquebot vient à se perdre, la compagnie est tenue de le remplacer dans un certain délai, passé lequel elle encourt une amende de 300 à 500 francs par jour de retard.

On sait que des primes à la vitesse sont prévues pour certaines compagnies, lorsque la moyenne annuelle est dépassée. De même on a établi des amendes pour le

cas où les vitesses moyennes annuelles ne seraient pas atteintes.

Les modes d'établissement de ces amendes sont très variables. Nous ne pouvons ici les analyser tous. On peut dire cependant, d'une manière générale que, lorsque la moyenne de vitesse obtenue est inférieure d'un nœud à la moyenne exigée, la compagnie peut être mise en demeure de remplacer les paquebots qui n'ont pas réalisé la vitesse obligatoire. Ceux-ci peuvent plus tard, après modification, être remis en service dans la flotte postale s'ils ont satisfait à de nouveaux essais officiels.

Sont de même punis d'une amende qui ne peut excéder mille francs : « tout retard, toute négligence dans le service de la réception, du transport, de la livraison ou de la conservation des dépêches, des valises ou des boîtes mobiles, sans préjudice des responsabilités encourues par le concessionnaire, en cas de perte ou d'avaries survenues par sa faute ;

« Les manquements aux obligations de l'entreprise envers les passagers et les expéditeurs de marchandises ; les imprudences en matière de transport ; le refus de communiquer à qui de droit le registre des réclamations ou les journaux de bord ; le non-affichage, dans les salles et sur le pont, des avis ou tableaux qui doivent y être placardés, en exécution des dispositions du cahier des charges ; toute négligence dans le service des transports pour le compte de l'Etat ; enfin, toute infrac-

tion aux clauses du cahier des charges, pour laquelle il n'est pas prévu de pénalité spéciale. »

C'est le ministre qui, sur le rapport du commissaire du Gouvernement, applique les diverses pénalités, sans qu'il soit besoin d'une mise en demeure préalable, mais après avoir entendu le concessionnaire.

Le montant des amendes ou dommages-intérêts est prélevé sur la subvention et, subsidiairement sur le cautionnement; cela, sans préjudice des recours de droit qui sont ouverts à l'Administration en cas d'insuffisance.

Enfin, dans un certain nombre de cas particulièrement graves, la résiliation ou la mise en régie du marché peuvent prononcées.

En voici l'énumération :

« Interruption ou abandon du service pour toute autre cause que le cas de guerre ;

« Faillite ou liquidation judiciaire ;

« Irrégularités fréquentes, négligence persistante ou mauvaise foi ;

« Insuffisance ou mauvais état du matériel naval ;

« Cessation du marché, vente ou distraction du matériel naval ;

« Traité conclu avec un Gouvernement étranger, sans l'autorisation du ministre.

« Le ministre peut, toutefois, au lieu de prononcer la mise en régie ou la résiliation, frapper le concessionnaire d'une amende dont il fixe le chiffre.

« Il peut encore, dans le cas de faillite ou de liquidation judiciaire, accepter les offres qui peuvent être faites par l'entrepreneur ou ses créanciers, pour la continuation du service.

« En cas de mise en régie ou de résiliation, le ministre assure le service par les moyens qu'il juge convenables, et au besoin, en régie, aux frais et risques du concessionnaire ou de la masse des créanciers, s'il y a eu faillite.

« Le concessionnaire n'a droit à aucune indemnité et reste responsable de l'excédent de dépense qui peut résulter pour l'Administration, jusqu'à l'expiration de son contrat, soit de la mise en régie, soit de l'exécution du service par un autre entrepreneur, en vertu d'un marché provisoire ou définitif. »

CHAPITRE V

Suspensions de Service

SECTION I

CAS DE GUERRE

Dans tous les cahiers des charges des compagnies on retrouve une série de dispositions qui précisent leurs obligations en cas de guerre. Ces diverses règles constituent pour les entrepreneurs une nouvelle et lourde charge.

Tout d'abord, en cas d'hostilités ou de guerre maritime, le concessionnaire ne peut suspendre son service avant d'y avoir été autorisé par l'Etat.

Il est facile de comprendre que si cette disposition n'existait pas, les compagnies, aux premiers bruits d'hostilités entre la France et une autre nation, et sans attendre une déclaration de guerre, cesseraient tout service, préférant encourir des amendes que de perdre leur matériel. Mais par ce fait même la nation avec laquelle les rapports seraient tendus, pourrait voir dans cette cessation une mesure particulièrement vexa-

toire à son égard, et saisir ce prétexte pour précipiter les événements.

Il importe donc que jusqu'à la rupture officielle, tous les services fonctionnent comme en temps normal.

Comme contre-partie de cette obligation, l'Etat supporte les risques de guerre dont le matériel naval viendrait à souffrir, tant que le concessionnaire n'a pas été mis en demeure de cesser le service.

Si, malgré cette mise en demeure, l'entrepreneur veut continuer à assurer le service, il peut le faire, mais à ses risques et périls.

L'Etat, ayant ordonné la cessation de tout ou partie des services, pourra prendre immédiatement possession des bâtiments sans emploi ainsi que de tout leur matériel et approvisionnement, après avoir fait faire « une estimation contradictoire par les soins d'une commission, de la valeur de chacun d'eux, en tenant compte, d'une part, du prix d'achat ou de revient justifié par le concessionnaire et des transformations ou améliorations réalisées depuis l'époque de l'achat ou de la construction et, d'autre part, de la dépréciation résultant de l'âge du navire et de ses différents organes ou d'usure anormale.

« Cette commission est composée de cinq membres, dont deux choisis par le concessionnaire et deux par le ministre. Ces quatre personnes en désignent une cinquième à laquelle la présidence est dévolue. En cas de

partage des voix, cette désignation est faite par le tribunal du siège de l'entrepreneur. »

Cette estimation faite, l'Etat pourra utiliser les paquebots pour n'importe quel service. Il paiera à la compagnie, comme prix du loyer de ses navires, une somme représentant l'intérêt à 5 0/0 de la valeur estimative qui aura été donnée par la commission à ces bâtiments.

C'est d'après cette même valeur que l'Etat remboursera le prix des paquebots qui ne seraient pas restitués : « Après la guerre, les paquebots, le matériel et les approvisionnements sont remis, lors de la reprise du service, sur une estimation semblable à celle dont il a été parlé plus haut.

« Au préalable, l'Etat fait réparer les navires pour qu'ils puissent exécuter le service postal et commercial. »

Si l'État n'usait pas de la faculté qu'il a de se servir des paquebots d'une compagnie subventionnée, il serait redevable à celle-ci d'une certaine somme, à titre d'indemnité, qui serait réglée par la commission.

« Dans tous les cas, la guerre terminée, le ministre peut relever l'entrepreneur des obligations du marché, si les événements de la guerre l'avaient mis dans l'impossibilité de reprendre le service.

« De son côté, l'entrepreneur aura la faculté de se refuser à exécuter immédiatement le traité, si les bâtiments livrés par lui à l'Etat ne lui étaient pas rendus en assez grand nombre pour permettre d'effectuer un service complet. Dans ce cas, des arrangements seraient

pris entre le ministre et l'entrepreneur pour fixer la date de la reprise totale ou partielle du service. »

Enfin, le Gouvernement a le droit d'affréter, d'acheter ou de requérir les paquebots-poste pour le transport des troupes ou du matériel de l'Etat en toute circonstance politique extraordinaire ; les gouverneurs dans les colonies jouissent du même droit.

Les indemnités sont réglées par la commission de cinq membres.

Ces dernières dispositions ne sont que la mise en pratique de la loi du 17 juillet 1898 modifiant la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, et rendant applicables les dispositions de ladite loi aux réquisitions exercées pour les besoins de l'armée de mer, en tout temps et en tout lieu.

SECTION II

CAS DE GRÈVE MARITIME

Nous plaçant ici spécialement au point de vue du service postal, nous dirons qu'en cas de grève maritime, le Gouvernement a la charge et le devoir d'assurer l'acheminement des correspondances par tous les moyens à sa disposition.

En pareille circonstance il se borne, pour les grandes lignes, à confier les dépêches aux divers paquebots étrangers qui font escale dans nos ports, en payant,

suivant les cas, l'un ou l'autre des tarifs établis par la convention postale universelle (1).

Cette mesure n'a rien d'anormal. Les départs de nos paquebots, sur les grandes lignes, sont en effet assez espacés ; entre deux départs, les correspondances sont dirigées sur le port où fait escale le premier paquebot étranger en partance pour le pays de leur destination. Donc une grève maritime atteignant les compagnies concessionnaires de ces lignes n'entraverait pas précisément le service postal ; le retard subi ne serait pas très considérable, quelquefois même il serait nul.

Mais la situation est tout autre pour les compagnies qui desservent l'Algérie. On sait, en effet, que d'après l'article 1^{er} de la loi du 2 avril 1889, la navigation entre la France et nos possessions du Nord de l'Afrique ne peut s'effectuer que sous pavillon français.

Il résulte de ceci que, du jour où une grève de dockers ou d'incrits maritimes éclate dans les ports de la Méditerranée et en particulier à Marseille, les navires ne pouvant plus partir, l'Algérie se trouve totalement isolée de la France.

Cet état de choses particulièrement grave s'est produit à diverses reprises, notamment lors des grèves de 1901 et de 1904.

Nous n'insisterons pas sur le préjudice général que

1. Cf. Convention de l'Union postale universelle, révisée à Rome le 26 mai 1906, art. 4 (Frais de Transit) § 3-2° (*Bulletin mensuel des Postes et des Télégraphes*, août 1907, p. 303.)

l'Algérie eut à subir de ce chef ; nous signalerons seulement, qu'à la suite de ces événements, le Gouverneur général, M. Jonnart, après s'être soigneusement documenté auprès des associations commerciales, agricoles, chambres de commerce, etc., adressa le 14 novembre 1904 un Rapport au Président du Conseil au cours duquel il signalait les divers moyens à employer pour éviter à l'avenir le retour de pareils conflits ; il préconisait notamment certaines mesures de nature à assurer dans tous les cas les communications postales avec la métropole, parmi lesquelles : la réquisition du matériel des concessionnaires, la déconcentration des compagnies de transports maritimes, l'encouragement à l'armement local, et enfin la levée temporaire du monopole de pavillon.

Comme suite à ce rapport, le Gouvernement nomma une commission chargée d'examiner les mesures à prendre en vue de sauvegarder, en cas d'interruption des services maritimes, la situation commerciale et agricole de l'Algérie.

Elle fut présidée par M. Vel-Durand, conseiller d'Etat.

La commission fut répartie en trois sous-commissions. Les résultats des discussions et délibérations de cette commission furent condensés dans un texte qui devait servir de base à un projet de loi.

On espérait même pouvoir entamer avec les compagnies des négociations pour l'introduction de ces dispositions dans les contrats en vigueur, par voie d'avenant.

D'après ce texte : « Si l'exécution des services vient à être interrompue par suite d'un différend d'un ordre collectif, survenu soit entre le concessionnaire et le personnel, soit entre les différentes catégories de ce personnel, le concessionnaire est tenu de soumettre l'objet du différend, dans les vingt-quatre heures, à un comité de conciliation et, à défaut d'entente dans ce comité, à un conseil d'arbitrage dans les conditions prévues par la loi du 27 décembre 1892. »

C'est l'arbitrage obligatoire.

« Lorsque le retard dépasse vingt-quatre heures, le commissaire du Gouvernement, son délégué ou à son défaut, le contrôleur des services maritimes postaux, peut, le concessionnaire ou son représentant entendu, prendre, de concert avec les autorités locales, les mesures nécessaires pour assurer le service.

« Ces mesures comprennent, au besoin, la réquisition du matériel naval, des approvisionnements, et s'il y a lieu, des équipages. Tous les frais qui en résultent, sauf au cas où le personnel aurait refusé soit l'arbitrage, soit la sentence arbitrale, sont mis à la charge du concessionnaire. Il sera procédé pour l'inventaire du matériel requis par l'Etat, et pour l'évaluation des dommages, conformément aux dispositions du cahier des charges de l'entreprise visant le cas de guerre, et, à défaut de clauses semblables dans le cahier des charges, conformément à la loi sur les réquisitions militaires.

« Dans le cas où le concessionnaire n'aurait pas demandé ou accepté l'arbitrage, ou aurait refusé de se soumettre à la sentence arbitrale, l'exploitation du service aurait lieu à ses risques et périls ; il n'aurait droit à aucune indemnité, et resterait responsable envers l'Etat de l'excédent des dépenses sur les recettes (1). »

Viennent ensuite des dispositions concernant la rémunération du personnel embarqué et les conditions d'emploi des équipages de l'Etat.

Le cas est prévu où l'Administration se réserverait le droit de changer temporairement les points de départ ou d'arrivée des paquebots, sans que le concessionnaire puisse prétendre à une indemnité (2).

En cas d'augmentation de parcours de ce chef, la subvention serait proportionnellement accrue.

Ces dispositions n'ont pu encore passer dans la loi.

Actuellement, lorsque les communications sont interrompues par suite d'une grève, le service entre nos possessions du Nord de l'Afrique, la Corse et la métropole est assuré par des navires de guerre ou des transports l'Etat.

Lors de la dernière grève des inscrits maritimes, au mois de juin 1907, le ministre de la Marine prit, d'accord

1. *Relations maritimes entre la métropole et l'Algérie* (publié par le Gouvernement général de l'Algérie), p. 64 et 65.

2. Ainsi, pour le port de Marseille, le point de débarquement serait reporté dans le petit port de Saint-Louis-du-Rhône, où il serait plus facile de prendre les mesures de police nécessitées par les circonstances.

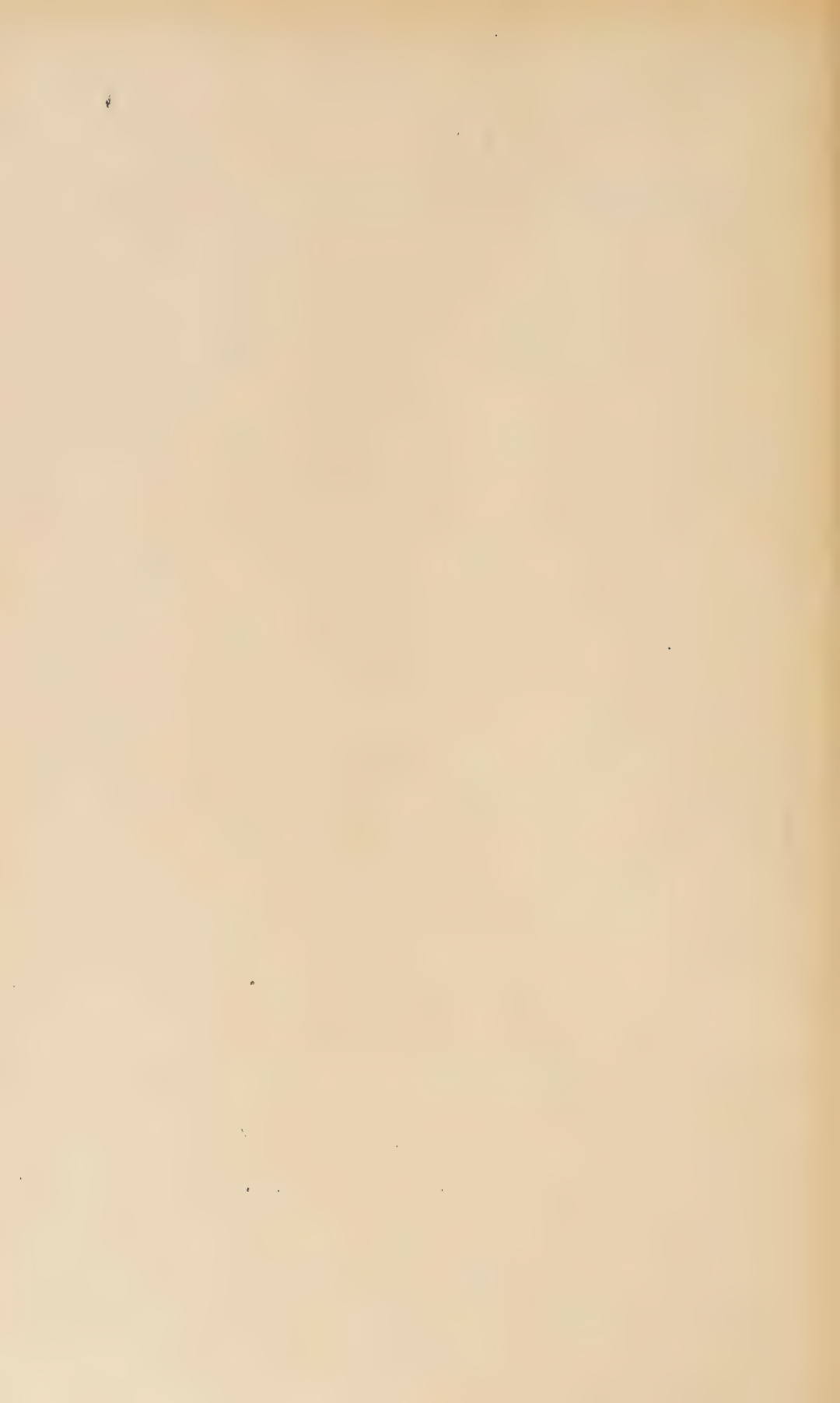
avec le Président du Conseil et le Sous-Secrétaire d'Etat des Postes et des Télégraphes, les dispositions suivantes :

Quatre transports : le *Vinh-Long*, la *Nive*, le *Mytho* et le *Shamrock*, du port de Toulon, furent armés pour assurer le transport des dépêches, des passagers et des marchandises périssables.

En outre, un certain nombre de contre-torpilleurs furent mis par le ministre de la Marine à la disposition du Sous-Secrétaire d'Etat, pour le transport des correspondances.

Quatre départs hebdomadaires étaient prévus : deux entre Marseille, Alger et Bône ; les deux autres entre Marseille, Oran et Bizerte avec escale en Corse. En outre trois contre-torpilleurs firent le va-et-vient de Nice en Corse.

Ce sont, comme on le voit, des mesures de fortune ; il faut souhaiter qu'une réglementation précise soit prochainement établie afin qu'au jour de l'interruption des communications, on puisse prendre dans le plus bref délai possible, les mesures destinées à assurer le transport des correspondances et des passagers.



ANNEXE

TABLEAU

*des Services Maritimes Postaux subventionnés
sur le Budget des Postes et des Télégraphes
au 30 juin 1907*

Tableau des Services Maritimes Postaux subventionnés

Réseaux concédés	Noms des entreprises concessionnaires	Dates des contrats	Durée des contrats Dates d'expiration
Méditerranée Indo-Chine, Chine et Japon, Australie, Nou- velle-Calédo- nie, Océan In- dien.	Compagnie des Messageries Maritimes.	Convention du 30 juin 1886 (Loi du 7 juillet 1887) Convention du 5 novembre 1894 (Loi du 9 juillet 1895).	Quinze ans, 21 ju 1903, prorogé qu'au 21 juillet 1
Etats-Unis.	Compagnie Générale Transatlantique.	Convention du 16 juillet 1897 Loi du 8 juillet 1898.	Prorogé jusqu'a 21 juillet 1911.
Antilles et Mexique	Compagnie Générale Transatlantique..	Loi du 1 ^{er} juillet 1901. Convention du 5 juillet 1901.	Du 22 juillet 1901 au décembre 1905, ren- ouvelable d'année année par tacite conduction. Serv provisoire.
Côte Occidentale d'Afrique.	Lignes princi- pales. { Compagnie des Char- geurs Réunis. Compagnie Marseil- laise de Navigation à vapeur (Fraissinet et C ^{ie}). Lignes an- nexes { Compagnie des Char- geurs Réunis.	Loi du 15 mars 1889. Adjudication du 6 mai 1889. Approuvée le 20 mai 1889. Convention des 26 décem- bre 1893, 3 janvier 1894 et 1 ^{er} juin 1900.	Services provisoi jusqu'aux : (4 ju 1908). — (9 août 1 Conventions du 21 1903 (Loi du 21 ju 1905).
Algérie et Tunisie	Compagnie Générale Transatlantique. Compagnie de Navigation Mixte. Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur.	Convention du 16 décembre 1896. Loi du 11 janvier 1898.	Dix ans, 11 mars 1 prorogée jusqu'au mars 1909.
Corse	Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraiss- sinet et C ^{ie}).	Loi du 3 janvier 1903. Adjudication du 23 mars 1905. Approuvée le 25 mars 1905.	12 avril 1919, droit prolongation, a mêmes condition jusqu'au renouvel ment de la concessi Avertissement six m avant l'expiration
Manche	Compagnie du Chemin de fer du Nord.	Convention du 16 mai 1895. Loi du 13 juin 1896.	Dix ans, 30 septem 1906, prorogatio une année au ma imum.
			Totaux...

1. Non compris les parcours effectués obligatoirement, sans subvention et qui s'élèvent à 10.590 2/3 lieues marines.

2. Non compris 3.920 lieues marines subventionnées par le Département des Colonies à raison de 20 francs par lieue marine ainsi qu'un supplément de parcours de 1.360 lieues occasionné par la pratique de la pêche à Mahé et rémunéré à raison de 48.000 francs par an payés par la Colonie anglaise des Seychelles.

3. Prime de vitesse.

le Budget des Postes et des Télégraphes au 30 juin 1907

Parcours annuel	Vitesse moyenne obligatoire en nœuds	Subvention		Paquebots employés				
		Annuelle	par lieue marine	Nombre	Jauge			Force en chevaux vapeur
					brute totale	brute	nette	
lieues marines		fr.	fr.		kgr.	kgr.	kgr.	
3.774 2/3 (1)	13	1.351.665,03	13,025	8	32.664,50	31.813,74	49.567,03	25.100
2.140	14 et 11,5	5.956.340 »	31	11	53.601,47	51.036,62	28.715,41	55.100
4.329 1/3	14	3.234.209,33	31	5	29.279,70	28.105,54	16.270,15	29.200
5.232 (2)	12	1.924.640 »	20	5	19.958 »	19.371,14	11.741,22	14.900
0.482 2/3	18-30	5.000.000 » 836.403 » (3)	45,255	7	69.919,25	65.063,09	25.864,26	111.000
5.488	11,5 et 9,5	4.478.000 400.000 (3)	30,779	13	48.710,82	45.835,69	24.884,91	39.996
1.660 (4)	9	250.212,47 (4)	11,553	3	11.636,60	10.730,08	6.547,65	7.550
0.456 (4)	9	206.154,64 (4)	10,095	3	6.908,61	6.640,23	4.215,65	4.800
3.444	»	31.200	9,059	4	999	903,17	512,31	786
0.022 2/3 (5)	10-10,5-13-14-15	1.600.600	5,113	16	30.338,74	29.195,61	14.250,07	39.450
5.314 2/3	10-10,5-12	345.521,06		11	17.524,68	16.640,40	9.263,91	20.110
3.546 2/3	10,5			4	7.700,99	7.353,04	4.075,77	10.450
9.870 2/3 (6)	14-10,5-10-9	350.000	7,871	12	14.991,15	14.424,31	6.681,43	27.550
4.475	15	250.000	45,662	2	3.324 »	3.081,20	873,58	16.600
5.236 1/3		26.414.375,53	moyenne 22,286	104	347.537,21	330.193,86	173.463,35	402.592

compris les parcours supplémentaires ajoutés aux voyages réguliers et la subvention prévue dans les conventions conclues avec l'Administration coloniale les 26 décembre 1893, 3 janvier 1894 et 1^{er} juin 1900.
on compris la ligne commerciale obligatoire Ajaccio-Bône, exécutée sans rémunération et dont le par-
s'élève à 11.370 2/3 lieues marines.
on compris la ligne commerciale obligatoire de Marseille à Toulon et à Nice exécutée sans rémunération
nt le parcours s'élève à 3.986 2/3 lieues marines.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES DIVERS

- CHARLES-ROUX (J.). — Notre marine marchande. Paris, 1898.
- COLIN (A.). — La navigation commerciale au XIX^e siècle. Paris, 1901.
- GUILLIBERT. — De l'insaisissabilité dans les rapports internationaux des navires affectés au service postal. (Journal de droit international privé, 1885, p. 545.)
- JACCOTTEY (P.). — Traité de législation et d'exploitation postales. Paris, 1891.
- LEQUIEN DE LA NEUVILLE. — Usage des postes chez les anciens et chez les modernes. Paris, 1730.
- ROLLAND (L.). — De la correspondance postale et télégraphique dans les relations internationales. Paris, 1901.
- VERNEAUX (R.). — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle. Paris, 1903, 2 vol.

II. — DOCUMENTS

- Bulletin mensuel des Postes et des Télégraphes.
- Collections du Moniteur universel et du Journal Officiel.
- Collection des Cahiers des charges des compagnies subventionnées.

Compagnie des Messageries Maritimes (Rapport à l'Assemblée générale des actionnaires, mai 1907).

Compagnie Générale Transatlantique (Rapport à l'Assemblée générale des actionnaires, juin 1907).

MOREAU DE SAINT-MÉRY. — Loix et constitutions des Colonies Françaises de l'Amérique sous le Vent.

Règlement sur le service des Commissaires du Gouvernement et des agents embarqués à bord des paquebots, 1894.

Relations maritimes entre la métropole et l'Algérie (publié par le Gouvernement général de l'Algérie, 1905).

Vu : le Président de la thèse,
BERTHÉLEMY

Vu : le Doyen,
Ch. LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	5
§ 1. — Les origines.....	5
§ 2. — La loi du 2 juillet 1835 et l'exploitation par l'Etat.....	20

PREMIÈRE PARTIE

Constitution du Réseau des Services Maritimes Postaux

CHAPITRE I. — Grandes lignes.....	31
<i>Section I.</i> — Compagnie des Messageries Maritimes.....	31
§ 1. — Méditerranée.....	31
§ 2. — Inde, Indo-Chine, Chine et Japon...	37
§ 3. — Australie, Nouvelle-Calédonie. Océan Indien : Côte Orientale d'Afrique, Comores, Madagascar, Mascareignes, Seychelles....	42
§ 4. — Amérique du Sud.....	45
<i>Section II.</i> — Compagnie Générale Transatlantique : Etats-Unis, Antilles et Mexique....	50
<i>Section III.</i> — Côte Occidentale d'Afrique : Com-	

pagnie des Chargeurs Réunis, Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur.....	60
CHAPITRE II. — Lignes secondaires.....	65
§ 1. — Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc : Compagnie Générale Transatlantique, Com- pagnie de Navigation mixte, Société Géné- rale de Transports Maritimes à Vapeur....	65
§ 2. — Corse : Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur.....	72
§ 3. — Manche : Compagnie des Chemins de fer du Nord.....	76

DEUXIÈME PARTIE

Les Subventions Postales

CHAPITRE I. — Considérations générales sur les avan- tages politiques, commerciaux et postaux des subventions.....	83
CHAPITRE II. — Objet des subventions.....	95
§ 1. — Protection de l'industrie nationale..	95
§ 2. — Durée des concessions.....	101
§ 3. — La vitesse.....	104
§ 4. — Les paquebots-poste, croiseurs auxiliai- res.....	112
§ 5. — Obligations qui résultent des diverses lois sur la marine marchande.....	117
CHAPITRE III. — Modes de concession.....	122
CHAPITRE IV. — Condition juridique du paquebot- poste.....	129

TROISIÈME PARTIE

L'Exploitation

CHAPITRE I. — Exécution des voyages.....	133
--	-----

Section I. — Matériel naval.....	133
Section II. — Itinéraires.....	139
CHAPITRE II. — Le service postal.....	143
Section I. — Le service à bord.....	143
§ 1. — Obligations du concessionnaire.....	143
§ 2. — Attributions des contrôleurs des services maritimes postaux.....	148
Section II. — Surveillance du service.....	156
CHAPITRE III. — Transport des passagers et des marchandises.....	162
§ 1. — Transports pour le compte de l'Etat..	162
§ 2. — Transports pour le compte du concessionnaire.....	166
CHAPITRE IV. — Clauses de garantie.....	168
§ 1. — Cautionnement.....	168
§ 2. — Pénalités.....	170
CHAPITRE V. — Suspension de service.....	175
Section I. — Cas de guerre.....	175
Section II. — Cas de grève maritime.....	178
ANNEXE.....	185

